Ontario Highway Transport Board

ANNUAL REPORT 2000

Table Of Contents

The Board 4

Message from the Chair 5

Organizational Chart 7

Financial Information 2000 8

Applications Received 9

Special Authorities Processed 10

Applications Received by Region..... 11

Summaries - Reasons for Decision..... 12

To: The Honourable Hilary M. Weston,
Lieutenant Governor of the Province of Ontario

MAY IT PLEASE YOUR HONOUR:

The undersigned takes pleasure in submitting the Annual Report for the Ontario Highway Transport Board for the calendar year ending December 31, 2000.

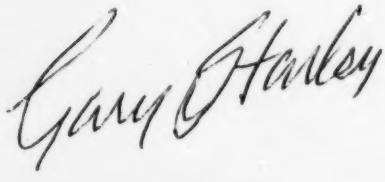
Respectfully submitted,

Bradley V. Clark
Minister

To: The Honourable Bradley V. Clark,
Minister of Transportation:

Sir: In accordance with Section 33 of the *Ontario Highway Transport Board Act*, R.S.O. 1990, c. 0.19, I have the honour to present the report of the activities of the Ontario Highway Transport Board for the calendar year ending December 31, 2000 .

Respectfully submitted,



Gary R. Stanley
Chair

The Board

The Board is constituted by virtue of and in accordance with the provisions of the *Ontario Highway Transport Board Act*, R.S.O. 1990, c. 0.19. It operates as a quasi judicial administrative tribunal. Under the *Public Vehicles Act,* R.S.O. 1990, c. P.54 and the *Motor Vehicle Transport Act,* 1987, R.S. (1985) c. 29 (3rd. Supp.), the Board controls entry and maintains an orderly development in the business of transporting passengers for compensation in public vehicles, both within Ontario and to other jurisdictions.

Members of the Board (as at December 31, 2000)

Gary R. Stanley, Chair, Toronto

Gilles Morin, Member, Nepean

Message from the Chair

During the year the Board continued to deal with applications for new or extended authorities. However, undoubtedly the Board's primary function has been dealing with matters regarding sanctions and reviews under the *Public Vehicles Act*. These matters are initiated by interested parties, i.e: parties who have an economic interest in the outcome of the matter, whereby they allege that another party is providing/arranging public transportation in contravention of the statute or the terms of their licence.

There was a major initiative by both the industry and the Board during the year to rid the highways of the province of unlicensed operators. This was most evident on the Toronto-Montreal corridor where operators were providing a service that unfortunately, in one instance, resulted in fatalities. The Board was already investigating this company and many others prior to the tragedy and the final outcome of these reviews was the issuance of cease and desist Orders against a dozen carriers. These orders were filed in the Ontario Court (General Division) to dissuade the operators from continuing to operate in contempt of a court order.

In June, the Board members and the Board Secretary met with the President of the Commission des transports du Quebec to discuss matters of mutual interest and the differences between the legislation of Ontario and Quebec. As a result of this meeting I believe that there is a better understanding of the concerns of the Ontario carriers regarding the unlicensed operations on the Toronto-Montreal corridor.

As well, in 2000 there were two cases involving companies that were charged with arranging transportation using unlicensed public vehicles. The decision of the Board in this matter is significant because a large number of unlicensed, uninsured and unregulated operators were put out of business and the public was protected from these illegal/unsafe operations.

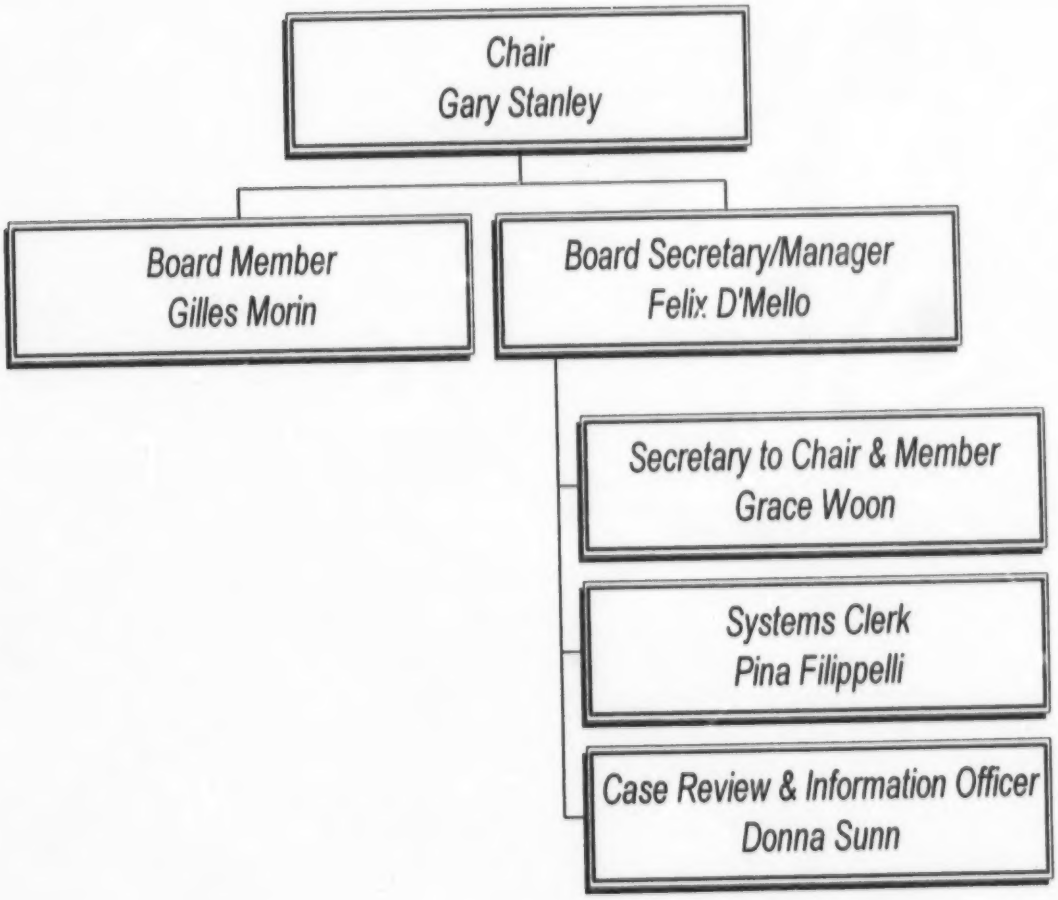
Two long-time licensees were charged with contravention of the *Public Vehicles Act*. As a result of being found guilty, the charter privileges of one of the carriers were suspended for thirty days and the other carrier had its licence cancelled and re-issued as temporary for a three-month period.

Regulation 982, Sections 7(4) and (5) under the *Public Vehicles Act* is commonly referred to as the "All Call Rule." These Sections permit licensed carriers to operate, under certain conditions, in areas for which they hold no authority. The Board's historical interpretation of these Sections has been frustrating to both the carriers and the public. In order to resolve this issue the Board held information sessions in Ottawa, Toronto, London, Sudbury and Thunder Bay during November and December. The Board received submissions from approximately eighty licensed bus operators regarding the Board's preparation of a new statement of practice and procedure. As well, carriers participated in a survey to assist in developing a data bank to assist the industry and the public when chartering a bus in Ontario. As a result of these meetings, a new Board Practice and Procedure regarding the "All Call Rule" is now available on the Board's new web-site, www.ohtb.gov.on.ca, that went on line in April 2001.

The application process of the Board continues to be self-financing. Efficient service to members of both the public and the industry continues to be our top priority. Every attempt is made to expedite applications within the timeline allowed by the rules of practice and to issue decisions and reasons for decisions in a prompt and timely fashion.

Gary R. Stanley
Chair

Organizational Chart
(at December 31, 2000)

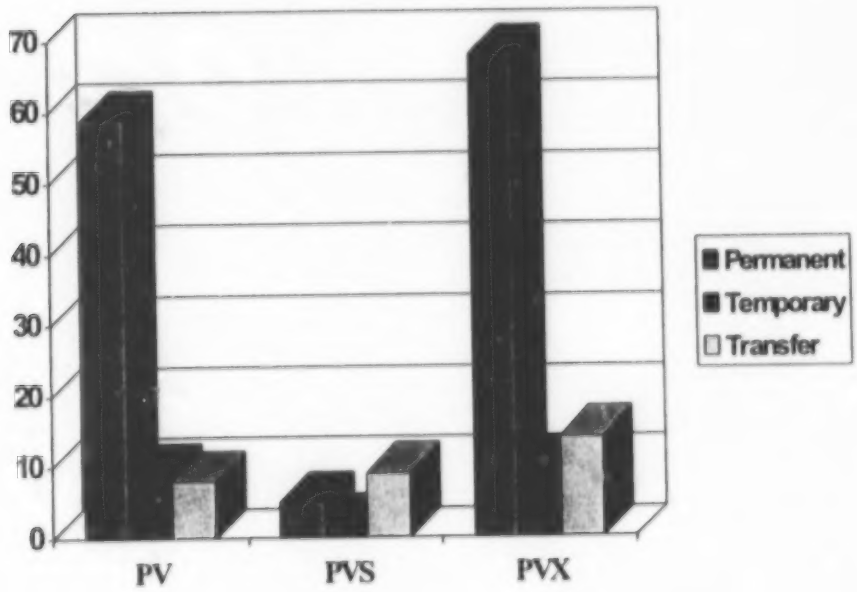


FINANCIAL INFORMATION - 2000

Revenue	
Application/Filing Fees	$ 58,810
Costs assessed at hearings	58,370
Objection filing fees	14,700
Special Authorities	10,260
U.S. Exchange	6,240
Other	532
Total revenue	**$ 148,912**

Expenses	
Salaries, wages and benefits	$ 374,578
Travel and communications	33,639
Equipment and supplies	37,661
Total expenses	**$ 445,878**

Applications Received



Type/Class	PV	PVS	PVX	TOTAL
Permanent	59	5	68	132
Temporary	9	2	10	21
Transfer	8	9	14	31
TOTAL	76	16	92	184

Legend:

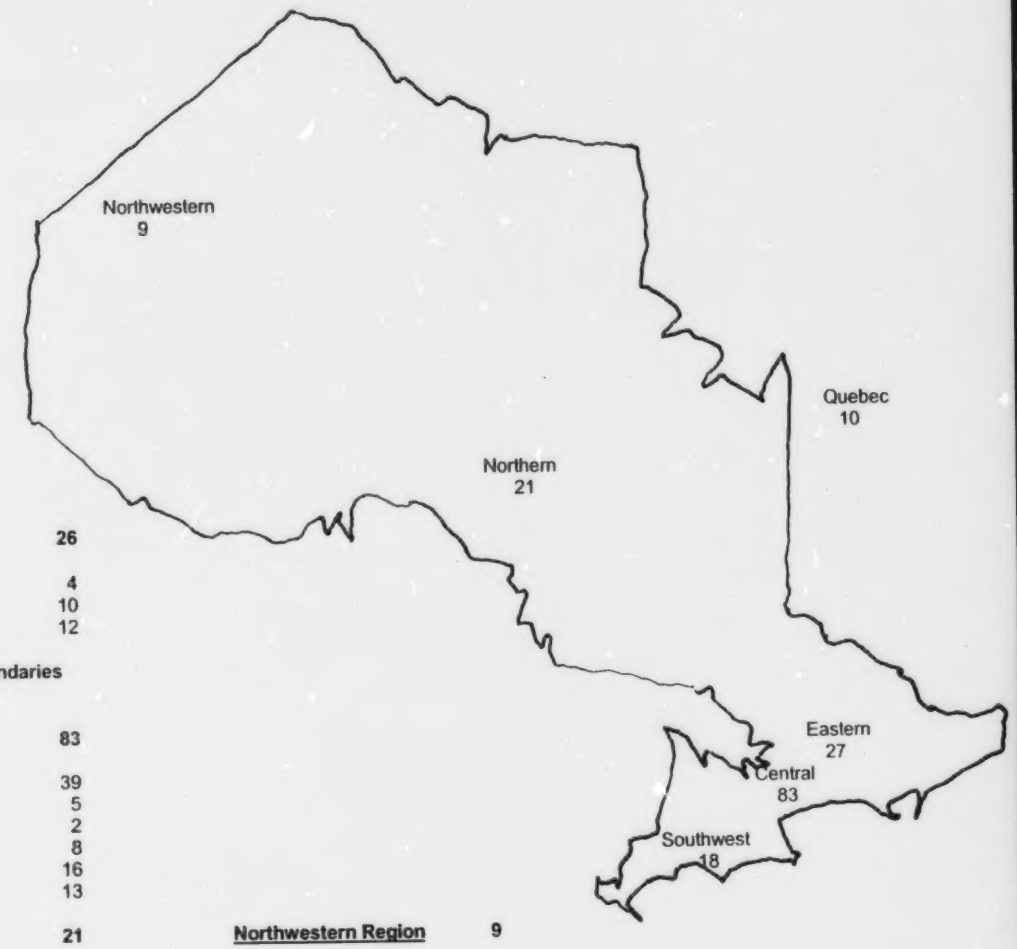
PV	Public Vehicle Applications (Intra-Provincial Undertaking)
PVS	Public Vehicle (School Bus) Applications (Intra-Provincial Bus Undertaking) School Bus ONLY
PVX	Part I Motor Vehicle Transport Act Applications (Extra-Provincial Bus Undertaking)

Special Authorities Processed

APPLICANT'S HOME BASE

U.S.A.	68
Other Provinces	14
TOTAL	**82**

Applications Received by Region



Outside Ontario	**26**
Alberta	4
Quebec	10
U.S.A.	12

Ontario-Regional Boundaries

Central Region	**83**
Toronto	39
Halton	5
Hamilton-Wentworth	2
Niagara	8
Peel	16
York	13

Northern Region	**21**
Manitoulin	3
Cochrane	3
Nippissing	2
Sudbury	6
Muskoka	3
Haliburton	1
Parry Sound	2
Timiskaming	1

Southwestern Region	**18**
Brant	4
Middlesex	4
Simcoe	5
Waterloo	3
Haldimond – Norfolk	2

Northwestern Region	**9**
Kenora	9

U.S.A. 12

Eastern Region	**27**
Prescott & Russell	3
Frontenac	2
Hastings	3
Lanark	1
Ottawa-Carleton	6
Peterborough	5
Renfrew	2
Northumberland	1
PrinceEdward	1
Victoria	2
Stormont, Dundas & Glengarry	1

The following are summaries of applications filed by interested persons (i.e. a person who has an economic interest in the outcome of a matter) with respect to Sections 10 and 11 of the *Public Vehicles Act*. These applications are complaints by interested persons, alleging contraventions of the *Public Vehicles Act*, as amended, and Regulations by licensees, non-licensees or by arrangers of bus transportation services using unlicensed carriers. Following written or oral hearings, the Board may impose sanctions i.e. cancel, suspend or impose conditions on licences and/or order that the operation that caused the contravention stop.

Adventure Limousine and Wedding Planning Service Inc.
Sudbury, Ontario

File: 45806-RE(1)

Complaint:	Operating without an operating licence		
Complainant:	Northway Bus Lines Inc.		
Decision:	Ordered to stop the service immediately.		
Costs assessed:		To the Board	$ 1,275

Attridge Transportation Inc.
Waterdown, Ontario

File: 45523-RE(1)

Complaint:	Operating in contravention of its operating licence.		
Complainant:	Trentway-Wagar Inc.		
Decision:	Complaint withdrawn - application dismissed.		
Costs assessed:		To the Board	$ 1,340

Autobus Inter-Cite (1986) Ltee.
Granby, Quebec

File: 24780-RE(1)

Complaint:	Operating in contravention of its operating licence.		
Complainant:	Trentway-Wagar Inc.		
Decision:	Ordered to stop the service immediately.		
Costs assessed:		To the Board	$ 1,400

Ayr Coach Lines Limited
Waterloo, Ontario

File: 22260-RE(1)

Complaint:	Operating in contravention of its operating licence.		
Complainant:	Attridge Transportation Inc.		
Decision:	Complaint withdrawn – application dismissed.		
Costs assessed:		To the Board	$1,350

Alexander Bubnick and Sons Inc. **File: 45893-RE(1)**
Hearst, Ontario

Complaint:	Operating in contravention of its operating licence.		
Complainant:	LaCroix Bus Service Inc.		
Decision:	Ordered to stop the service immediately.		
Costs assessed:		To the Board	$1,150

Campbell Bus Lines Ltd. **File: 34040-RE(1)**
Dwight, Ontario

Complaint:	Operating in contravention of its operating licence.		
Complainant:	Hammond Transportation Limited.		
Decision:	Ordered to stop the service immediately.		
Costs assessed:		To the Board	$ 1,400

Denny Bus Lines Ltd. **File: 32250-RE(1)**
Acton, Ontario

Complaint:	Operating in contravention of its operating licences.		
Complainants:	1. Trentway-Wagar Inc.		
	2. Pacific Western Transportation Ltd.		
Decision:	All charter privileges suspended for 30 days.		
Costs assessed:		To the Board	$ 2,850
		To the Complainants	$ 2,400

Erie Coach Lines Company **File: 45770-RE(1)**
London, Ontario

Complaint:	Operating in contravention of its operating licence.		
Complainant:	J.I. DeNure (Chatham) Limited.		
Decision:	Complaint withdrawn – application dismissed.		
Costs assessed:		To the Board	$ 1,800

Farr's Coach Lines Limited **File: 23164-RE(1)**
Dunnville, Ontario

Complaint:	Operating in contravention of its operating licence.		
Complainant:	Attridge Transportation Inc.		
Decision:	Intra and extra-provincial operating licenses made temporary for 3 months.		
Costs assessed:		To the Board	$ 1,600
		To the Complainant	$ 250

Ronald & Wanda Fuller o/a Tyenakwe Tours **File: 45506-RE(1)**
Cornwall, Ontario

Complaint:	Operating in contravention of its operating licence.		
Complainant:	Gatlin Oakes		
Decision:	Ordered to stop the service immediately.		
Costs assessed:		To the Board	$ 1,300

G & M Transportation Co. Ltd. **File: 29910-RE(2)**
Holtyre, Ontario

Complaint:	Operating in contravention of its operating licence		
Complainant:	Lambert Bus Lines Ltd.		
Decision:	Ordered to stop the service immediately.		
Costs assessed:		To the Board	$ 1,400

Get Away Tours and Travel Inc. **File: 45783-RE(1)**
Mississauga, Ontario

Complaint:	Arranging transportation with unlicensed operators.		
Complainant:	Pacific Western Transportation Ltd.		
Decision:	Ordered to stop the service immediately.		
Costs assessed:		To the Board	$ 975

Donald Harrison o/a "U Need A Shuttle" **File: 45886-RE(1)**
Leamington, Ontario

Complaint:	Operating in contravention of the *Public Vehicles Act*		
Complainant:	C.A. Bailey Limited.		
Decision:	Ordered to stop the service immediately.		
Costs assessed:		To the Board	$ 1,500

Lambert Bus Lines Ltd. **File: 29256-RE(1)**
Val Gague, Ontario

Complaint:	Operating in contravention of its operating licence.		
Complainant:	G & M Transportation Ltd.		
Decision:	Ordered to stop the service immediately.		
Costs assessed:		To the Board	$ 1,400

Alan Majer o/a Ecoride
Toronto, Ontario

File: 45812-RE(1)

Complaint:	Arranging transportation with unlicensed operators.	
Complainants:	1. Greyhound Canada Transportation Corporation	
	2. Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")	
Decision:	Ordered to stop the service immediately.	
Costs assessed:	To the Board	$ 1,200
	To Trentway	$ 2,400

Maxima Tours Inc.
Hamilton, Ontario

File: 44264-RE(1)

Complaint:	Operating in contravention of its operating licence.	
Complainant:	Trentway-Wagar Inc.	
Decision:	Complaint withdrawn – application dismissed.	
Costs assessed:	To the Board	$ 1,340

Claude D. Menard
Garson, Ontario

File: 45764-RE(1)

Complaint:	Operating without an operating licence.	
Complainant:	Marcelle Larochelle	
Decision:	Ordered to stop the service immediately.	
Costs assessed:	To the Board	$ 1,050

Nicky Travel & Tours Inc.
Toronto, Ontario

File: 45778-RE(1)

Complaint:	Operating without an operating licence.	
Complainant:	Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")	
Decision:	Ordered to stop the service immediately.	
Costs assessed:	To the Board	$ 1,100
	To Trentway	$ 3,500

Andrei Nikolai o/a Express Lines 2000
Toronto, Ontario

File: 45768-RE(1)

Complaint:	Operating in contravention of his operating licence.	
Complainant:	Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")	
Decision:	Ordered to stop the service immediately.	
Costs assessed:	To the Board	$ 1,500
	To Trentway	$ 4,500

Service De Covoiturage **File: 45751**
Allo-Stop (Montreal) Inc.
Ottawa, Ontario

Complaint:	Arranging transportation with unlicensed operators.		
Complainants:	1. Corporation Voyageur Corp.		
	2 Greyhound Canada Transportation Corp.		
	3. Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")		
Decision:	Ordered to stop the service immediately.		
Costs assessed:		To the Board	$ 2,750
		To Voyageur Corp.	$ 6,000
		To Trentway	$10,000

Karnail Singh o/a Delhi Tours **File: 45853-RE(1)**
Montreal, Quebec

Complaint:	Operating without an operating licence.		
Complainant:	Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")		
Decision:	Ordered to stop the service immediately.		
Costs assessed:		To the Board	$ 900
		To Trentway	$ 1,100

Yakov Stevens o/a CAN-AM Tours **File: 45783-RE(1)**
Toronto, Ontario

Complaint:	Arranging transportation with unlicensed operators.		
Complainants:	1. Pacific Western Transportation Ltd.		
	2. Trentway-Wagar Inc.		
Decision:	Ordered to stop the service immediately.		
Costs assessed:		To the Board	$ 1,300

Student Travel Society Inc. **File: 45802**
North York, Ontario

Complaint:	Arranging transportation with unlicensed operators.		
Complainant:	Trentway-Wagar Inc.		
Decision:	Ordered to stop the service immediately.		
Costs assessed:		To the Board	$ 1,400

Transport Thom Ltd./ Thom Transport Ltee **File: 44284-RE(2)**
Gatineau, Quebec

Complaint:	Operating in contravention of its operating licence.		
Complainant:	Laidlaw Transit Ltd.		
Decision:	Ordered to stop the service immediately.		
Costs assessed:		To the Board	$ 1,400

Transtario Bus Lines Inc. **File: 29214-RE(2)**
Bradford, Ontario

Complaint:	Operating in contravention of its operating licence.		
Complainant:	Attridge Transportation Inc.		
Decision:	Ordered to stop the service immediately.		
Costs assessed:		To the Board	$ 1,100

Transtario Bus Lines Inc. **File: 29214-RE(3)**
Bradford, Ontario

Complaint:	Operating in contravention of its operating licence.		
Complainant:	Trentway-Wagar Inc.		
Decision:	Ordered to stop the service immediately.		
Costs assessed:		To the Board	$ 1,400

Trentway-Wagar Inc. **File: 14198-RE(3)**
Peterborough, Ontario

Complaint:	Operating in contravention of its operating licence.		
Complainant:	J.I. DeNure (Chatham) Limited.		
Decision:	Complaint withdrawn – application dismissed.		
Costs assessed:		To the Board	$ 1,800

Trentway-Wagar Inc. **File: 14198-RE(2)**
Peterborough, Ontario

Complaint:	Operating in contravention of its operating licence.		
Complainant:	Attridge Coach Lines Inc.		
Decision:	Complaint withdrawn – application dismissed.		
Costs assessed:		To the Board	$ 1,340

Wills Motors Limited **File: 20178-RE(3)**
Binbrook, Ontario

Complaint:	Operating in contravention of its operating licence.		
Complainant:	Attridge Coach Lines Inc.		
Decision:	Complaint withdrawn – application dismissed.		
Costs assessed:		To the Board	$ 1,340

3635082 Canada Inc. o/a Max 2000 **File: 45789-RE(1)**
Scarborough, Ontario

Complaint:	Operating without an operating licence .		
Complainant:	Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")		
Decision:	Ordered to stop the service immediately.		
Costs assessed:		To the Board	$ 1,400
		To Trentway	$ 500

417 Bus Lines Limited **File: 31161-RE(2)**
Casselman, Ontario

Complaint:	Operating in contravention of its operating licence.		
Complainant:	Delaney Bus Lines Ltd.		
Decision:	Ordered to stop the service immediately.		
Costs assessed:		To the Board	$ 1,300

465491 Ontario Limited **File: 45785-RE(1)**
o/a Norwood Limosine & Taxi Service
and/or Norwood Transportation Systems
Hastings, Ontario

Complaint:	Operating without an operating licence.		
Complainants:	1. Manuel Pereira		
	2. Century Airline Service Inc. ("Century")		
Decision:	Ordered to stop the service immediately.		
Costs assessed:		To the Board	$ 2,300
		To Manuel Pereira	$ 390
		To Century	$ 2,000

Summaries - Reasons for Decisions

The following summaries of applications for operating licences and applications for sanctions and reviews that were adjudicated by the Board in the 2000 calendar year represent examples of the type of matters handled by the Board. The Board's complete decisions are available and may be requested from its offices, telephone (416) 326-6732.

Scheduled Service: **A bus transportation service for which an applicant or licensee files a timetable indicating the times of arrivals and departures.**

Chartered Trip: **A bus transportation service exclusively for a group of persons.**

Applicant: **Campbell Bus Lines Ltd.** **File: 34040-N**
Dwight, Ontario

Respondent: Hammond Transportation Ltd.

Application: This was an application to transport passengers on chartered trips from the Town of Huntsville and the Townships of Sherbourne-McClintock, Livingstone, Lawrence and Nightingale in the County of Haliburton and Finlayson, Peck, Canisbay and Sproule in Nipissing.

Applicant's Case: The application was to substantially enlarge the territory of its current operating licence. Campbell Bus Lines Ltd. ("Campbell") claimed that numerous social, sports and church groups and hotels sought this service. In addition, Campbell anticipated that summer camps and outfitters in the various townships would use the new service. It would use its school bus equipment in the summertime when it was not in service for schools. There were twenty-two (22) supporting statements for the licence from the public. Campbell anticipated an increase in revenues, if successful, while the expenses would be minimal as the existing operating structure would absorb them, save and except for the cost of fuel and wages.

Respondent's Case: The respondent, Hammond Transportation Ltd. ("Hammond") currently serves the market that is applied for. Hammond stated that some of the areas applied for are currently unprofitable and do not even cover the operating costs. The area in question was also currently served by a number of carriers. For various reasons Hammond suggested that all the public supporting statements be disregarded. Hammond argued that there was no new business being generated and that Campbell would only be "cannibalizing" Hammond's operations i.e. lost business and employment - and would cause a financial impact on its current service and operations.

Decision:

The Board concluded that the public support of the application was lacking in details, not firm in their commitment in support of the application and confused as to what they were actually seeking from the applicant. There was no criticism by the public of the existing service offered by Hammond. The Board concluded that if the application was granted, Hammond would be economically impacted and consequently Hammond's current service to the public would also be affected.

The application was denied.

Respondent: **Denny Bus Lines Ltd. ("Denny")** **File: 32250-RE(1)**
Acton, Ontario

Applicants: Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")
Pacific Western Transportation Ltd. ("P.W.")

Application: The applicants alleged that Denny had operated in contravention of the *Public Vehicles Act* and the terms and conditions of its operating licences. At the commencement of the hearing, Denny readily admitted to the charges.

Applicants' Case: An analysis was made by Trentway of the unauthorized trips, i.e. the number of trips undertaken, the revenue generated and the negative impact it has had on the licensed carriers. The applicants requested the Board to consider the scale of the illegal operations, the duration of the illegality, the deliberate consideration to break the law and the impact of the illegal activities on the licensed carriers.

Respondent's Case: Denny submitted that it had been in business for 40 years and primarily handled the overload of work out of Toronto through the "All Call Rule" although they were in error in assuming that this had always been done. Denny stated that it had ceased these operations, had never appeared before the Board on similar matters and has since made an application before the Board for the proper licences. Denny submitted that it was not "wilful negligence" on their part and accordingly an Order from the Board to cease the activity with a subsequent audit of its activities was sufficient rather than suspend or cancel the licences which could possibly put it out of business.

Decision:

The Board was faced with four choices:

1. issue an Order to cease the illegal operations;
2. make Denny's licences temporary;
3. suspend Denny's operating licences; or
4. cancel Denny's operating licences.

The Board deduced that Denny had consistently amassed huge amounts of revenue from the illegal operations over four years. The Board considered the flagrant illegal operations as very grave and without justification especially from a carrier that had been in the business for forty years and that Denny should therefore suffer the consequences.

The Board suspended all intra and extra-provincial charter privileges of Denny for 30 days and they were prohibited from operating chartered trips under the "All Call Rule". Subsequent to the thirty day suspension, Denny's intra and extra-provincial operating licences were made temporary for six months and were only to be made permanent thereafter by application and an audit to ensure that Denny had complied with the *Public Vehicles Act* and the *Motor Vehicle Transport Act*. In addition, substantial costs were also assessed against Denny.

Respondent: **Farr's Coach Lines Limited ("Farr's")** **File: 23164-RE(1)**
Dunnville, Ontario

Applicant: Attridge Transportation Inc. ("Attridge")

Applicant's Case: The applicant alleged that Farr's had been operating in contravention of the *Public Vehicles Act* and the terms and conditions of its operating licenses.
At the beginning of the hearing Farr's admitted that it had operated in contravention of the laws and its licenses.

Respondent's Case: Farr's stated that application were pending before the Board to re-write, extend and clarify the terms of its operating licences and that if the applications were granted all current issues before the Board would be resolved. Farr's also advised the Board that the illegal operations covered a period of thirteen months and made up 56% of the total revenues. Farr's also stated that the "All Call Rule" was difficult to comply with but that the poor documentation previously maintained by its administration left "a lot to be desired", "lost control and lost sight of what they were doing". Farr's has since engaged the services of a transportation consultant and is implementing its recommendations.

Farr's finally pleaded that:

- It had made a mistake;
- It did not seek the business – it came to them;
- The size of the transgression was not large;
- It now understood its obligations and there would be no repetition;
- Corrective steps were being undertaken; and
- It had difficulties with the "All Call Rule".

Attridge requested that a Board Order to cease the illegal operations and assessed costs would be the appropriate decision

or the Board could make Farr's licences temporary pending the result of an audit.

ecision:

The Board expressed disappointment at Farr's behaviour. It was disappointed that a carrier would resort to illegal operations in order to succeed especially since it had been in business for over forty years. However, the Board was impressed at Farr's forthright manner in response to the allegations. The fact that it had hired a consultant to assist it in the re-organization was also a positive move.

The Board ordered that Farr's intra and extra-provincial operating licenses be made temporary for three months. The licenses would be made permanent by application and a satisfactory audit of its operations. Costs against Farr's were also assessed.

Applicant: **Great Canadian Coaches Inc. ("Coaches")** **File: 44338-G/H**
Kitchener, Ontario

Respondents: Badder Bus Services Limited ("Badder")
Greyhound Canada Transportation Corp. ("Greyhound")
J.I. DeNure (Chatham) Limited ("ChaCo")
Eric Coach Lines Company ("Erie")

Application: These were intra and extra-provincial applications for chartered trips for Great Canadian Holiday Inc., Your Casino Express and Leaf Express from the Counties of Essex, Lambton and Elgin.

Applicant's Case: Lorna Hundt represented Great Canadian Holidays Inc. ("Holidays"). She stated that Holidays organized diverse tours not readily available with other companies. It was the largest tour organizer in Ontario and its mandate was to do the unexpected i.e. innovative and mystery tours with a wide choice of destinations. It has a large advertizing budget and produces all the advertizing material in-house. She stated that Coaches does all its transportation but has periodically used other carriers. Coaches' drivers were "one of them" also operating as a tour operator and that other company drivers could not fulfil this role and their lack of experience had caused problems for Holidays. She also testified that other coach operators in the area did not offer this service.

Robert Anthony represented Your Casino Express("Casino"). Casino organized trips to casinos in Ontario and also trips from Michigan to Canadian casinos. Coaches does all its transportation. In its first year Coaches transported 10,700 passengers and in the current year-to-date has handled 34,000 passengers. He wanted to expand his business and was supporting Coaches for that reason. Coaches assists him in the preparation of promotional material for casino trips. He also

testified that the other carriers had never approached him to do business.

Mario Arcuri represented Leaf Express ("Leaf") a company that arranges trips for Maple Leaf Hockey fans to attend the games from out of town venues. In his first year of operation he organized trips for 300 customers and in the current year it had climbed to 3000 customers. He stated that he used other carriers but was now only using Coaches as he was very satisfied with its service, drivers, staff and equipment. He also receives marketing support from Coaches that is not available any where else.

Coaches testified that the area in question had a diminished service from the licenced carriers and the applications were to offer the public a choice of services. Coaches intended to develop the East Michigan market which has not been undertaken by the respondents. Coaches reviewed its history, licences, management team, fleet equipment and marketing approach. Coaches contended that there was no comparative service to the one he offers in Southwestern Ontario. It was a totally integrated package.

Respondents' Case:

Badder testified that it only opposed the Lambton and Kent parts of the applications. It has been in business for fifty years and employs sixty people. It has an equipment availability of 40%. It is ready, willing and able to service the needs of the public and any new competition would be detrimental to its operations.

ChaCo testified that it had the authorities to provide the service and it is currently operating at 60 – 65% capacity and if the applications were granted it would suffer an economical impact.

Erie and Greyhound did not testify in opposition to the applications.

Decision:

The Board took into consideration three factors to decide this matter:

- The applications and the Board's precedents on these types of applications;
- The economic impact on the respondents; and
- Public need and convenience.

The Board was impressed with Coaches / Holidays operations and the uniqueness of the service to its clientele. As two of the respondents did not testify and as the others failed to provide any evidence as to economic impact, the Board concluded that granting the applications would not have any economic impact on the respondents' operations. The Board was also impressed with the very satisfactory relationship between the tour operators and its customers and concluded that the public in Essex, Chatham and Lambton also deserved this service.

The applications were granted subject to a few restrictions.

Respondent: **Allan Majer ("Ecoride")** **File: 45812-RE(1)**
Toronto, Ontario

Applicants: Greyhound Canada Transportation Corp.
Trentway-Wagar Inc.

Applicants' Case: The applicants made an application pursuant to Section 2(2) of the *Public Vehicles Act* alleging that Ecoride was arranging the transportation of passengers by persons who are not holders of operating licences.

A hearing was set to determine if Ecoride was operating in contravention of the laws but Ecoride admitted that it had operated in contravention of the *Public Vehicles Act* and the matter was subsequently dealt with by a written hearing.

An order to cease operations was issued and costs were also assessed.

Applicant: **Trentway Wagar Inc. ("Trentway")** **File: 45768-RE(1)**
Peterborough, Ontario

Respondent: Andrei Nikolaev ("Andrei")
Toronto, Ontario

Application: Trentway alleged that Andrei was operating in contravention of the terms of its operating licences and also the *Public Vehicles Act* and Regulations thereunder.

Applicant's Case: The applicant contended that:

- Andrei was the holder of operating licences authorizing chartered trips only and not authorized to operate a scheduled service;
- Andrei was charging one way single fares contrary to the definition of a chartered trip;
- Andrei did not advertize his service as a chartered trip;
- Andrei advertized individual and not group fares in print and on web sites; and
- Andrei was operating a lucrative scheduled service between Toronto and Montreal contrary to the terms of his operating licences.

The applicant agreed that giving the customer a meal does not convert the service to a chartered trip as this could devastate the industry if it were true.

Respondent's Case: Andrei testified that:

- He has licences to provide chartered trips;
- He only provides chartered trips;
- He does charge individual fares but he gives the passengers meals to comply with the Regulations;

- The passengers are not belonging to a particular group;
- He claimed that his licences authorized him to charge individual fares;
- As his departure times were flexible he was consequently not providing a scheduled service;
- His fare structure was flexible and as there was no set fare he did not operate a scheduled service;
- He was serving passengers who could not otherwise afford to travel with the big bus companies; and
- That the applicant had failed to prove that he was operating unlawfully and the application should be dismissed.

Decision:

The Board dealt with the words "scheduled service" and "chartered trip" as defined in the Regulation in order to make its decision. It felt that the key words in the definition of a chartered trip were "trip", "exclusively" and "group".

The Board concluded that "trip", in the context of the Regulation, was a journey travelling from one place to a destination and generally returning to the point of origin.

"Exclusively", the Board concluded, meant solely for one particular group and excludes other passengers.

"Group", the Board decided was a number of persons forming a group, classed together and going on a trip.

In summation, the Board stated that a chartered trip is intended to provide a service for a group such as a club or association where only one fare is charged for the trip or; if an individual fare is charged, it must include a meal, ticket of admission or hotel accommodation.

The Board concluded that Andrei's operation did not conform with the definition of "Chartered Trip". Andrei does not transport exclusive groups as the passengers have no common bond. They are travelling for individual reasons and paying individual fares and merely giving them a snack does not ensure that you comply with the regulation.

The Board ordered Andrei to cease the illegal operations with a warning that if it were to continue the Board may revoke his operating licences. Costs were also assessed against Andrei.

Applicant: **Manual G. Pereira** **File: 45333**
O/a Quinte Van Airport Service ("Quinte")
Belleville, Ontario

Respondent: Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")

Application:

Quinte applied to transport passengers on a scheduled service between points in the Frontenac Management Board, the City of Kingston and the County of Lennox and Addington on the one hand and Lester B. Pearson International Airport ("Pearson") on the other hand via Kings Highway No. 401 and restricted to Class 'D' vehicles only.

Applicant's Case:

The applicant agreed not to modify Class 'A' vehicles to become Class 'D' vehicles and this resulted in Franklin Coach Lines Ltd. withdrawing its opposition to the application. Quinte contended that what he was seeking was a door to door service to Pearson that was already available in most urban centres in Ontario. The current scheduled service offered by Trentway was not convenient in that its times of departures and arrivals did not meet the public need.

Seventeen public witnesses testified in support of the application. Most of them were senior citizens who travelled several times a year and did not like the current options. Their evidence can be summarized as follows:

- A need for a pick-up and drop-off door- to- door service;
- Disliked staying at hotels overnight to connect to their flights;
- Disliked the long waits for the scheduled services and preferred a service that would transport them immediately upon arrival;
- A higher tariff was not a concern and service was more important;
- Disliked taking taxis to the bus terminal and subsequent long waits for the bus;
- Being dropped off at late hours at the bus terminals was inconvenient;
- Experienced delays with the scheduled service;
- The personal and reliable service of Quinte was "worth more than money"; and
- The departure and arrival times of the scheduled service of Trentway was not convenient.

Quinte testified as to its staff and driver training and safety procedures. Approximately 70% of its passengers are seniors. It also filed the proposed rates for its service. It testified that it would provide a 24 - hour door - to - door service and would use smaller vehicles to pick up passengers in rural areas to "rendezvous" at selected points with the larger vehicles. Quinte alleged it would be offering a special service that is not currently available and the public was willing to pay for the additional service and convenience. There is a need for an on-demand service that is not currently being provided and Quinte is prepared to meet this need.

Respondent's Case:

Trentway alleged that there were only two types of airport service, i.e. a scheduled service or an on demand service and that there

was only one area in Ontario – the Kitchener-Waterloo area where one company provided both the services. Trentway provides three return trips between Kingston and Pearson each day. Its passengers consist of seniors and students who are budget conscious and price sensitive. Trentway's traffic had dropped and would be economically impacted by Quinte's multiple rate structure. A 10% drop in passengers could mean a reduction of one trip a day. Trentway felt that the market could not support the two types of service in areas over one- and-one-half hours from the airport.

Decision:

The Board, keeping in mind the statutory test of public necessity and convenience, concluded as follows:

- The door to door service was necessary for the public;
- The current scheduled service was inadequate;
- There was insufficient competition in the Kingston area;
- The current options for the public in the Kingston area were inconvenient and the public would be better served if there were more options;
- The applicants' intention to provide a service in the Kingston area would require extensive marketing but felt that Quinte could meet the challenge; and
- The economic impact on Trentway's operation, should the application be granted, would be minimal.

The Board felt that Quinte's application will:

- Provide an efficient inter-urban passenger service;
- Provide competition;
- Provide a suitable, convenient and compatible service to the market area;
- Provide a twenty-four hour door-to-door service to Kingston and rural area residents.

The application was granted.

Respondent:

Service de Covoiturage **File: 45751-RE(1)**
Allo-Stop (Montreal) Inc. ("Allo-Stop")
Ottawa, Ontario

Applicants:

1. Corporation Voyageur Corp. ("Voyageur")
2. Greyhound Canada Transportation Corp. ("Greyhound")
3. Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")

Applicants' Case:

The applicants alleged that Allo-Stop was arranging the transportation of passengers by persons not authorized to provide the service and were therefore operating in contravention of Section 2(2) of the *Public Vehicles Act*. ("P.V.A.")

The applicants referred to previous decisions of the Board in similar matters where the Board had concluded that the operations were

in contravention of the P.V.A. The Board had to determine if Allo-Stop was operating a public vehicle or arranging transportation by means of a public vehicle. The applicants referred to the definition of a "public vehicle" and stated, it was a motor vehicle, it was operated on the highway and it was being operated for and on behalf of a person for compensation directly or indirectly. The applicants alleged that the compensation received was insignificant or irrelevant. They also alleged that the Allo-Stop service did not fit into the taxi-cab exemption as defined in the P.V.A. nor was it a car pool operation, as defined. Allo-Stop, they alleged, was arranging the transportation for a fee. The drivers of the vehicle were paid a separate fee for transporting the passengers, albeit without an operating license from the Province of Ontario. Allo-Stop never, at any time, verified if the person providing the transportation was the holder of an operating licence. Allo-Stop was consequently arranging the transportation of passengers in vehicles not authorized to provide the service and were therefore operating in contravention of the P.V.A. Allo-Stop, they alleged, did not consider the requirements of commercial insurance, vehicle safety, the inspection of vehicle and drivers, etc.

Respondent's Case:

Allo-Stop alleged that the vehicles in the Allo-Stop operation are not operated for compensation and that the passengers merely pay for the gas and that it was not a money-making venture unlike that of a scheduled service operator. Allo-Stop offered a service to its members only and it was not a public service and therefore the service was not provided in a "public vehicle" as defined. Citing case law, Allo-Stop alleged that compensation in the context of the P.V.A. meant "payment by profit or gain" which was not the case with Allo-Stop. Based on the very small renumeration given to the transporter, Allo-Stop contended that the passengers were mainly "contributing" and not "compensating" the drivers. Allo-Stop stated that they did not arrange the trip and that it was the driver that did so. Allo-Stop contended that based on case law "an insurance company could not refuse to pay a claim because a passenger contributed towards the cost of gas". Allo-Stop alleged that based on the definition of "car pool" Allo-Stop's operations fit into that definition and they were therefore not arranging transportation as alleged and were therefore not operating in contravention of the P.V.A.

Applicants' Reply:

The applicants contended that:

- The facts as evident in the case law referred to by Allo-Stop were different from the service currently operated by Allo-Stop;
- The definition of "public vehicle" and "compensation" is dealt with expressly in today's legislation whereas it was not in the old legislation;
- Allo-Stop receives compensation and it is a commercial for profit venture;

- The case law cited with respect to insurance matters and service to members only as not being members of the public was irrelevant because it was based on old legislation;
- Allo-Stop's operation is not a car pool service; and
- Allo-Stop was arranging a public vehicle service and it was therefore operating in contravention of the P.V.A.

Decision:

The Board concluded that:

- Allo-Stop's service is not a car-pool operation as it does not transport commuters, the driver is a different one each day and the fee is paid at the end of the trip and this would not comply with the definition;
- Based on the current definition of compensation which includes any rate, any remuneration, any reimbursement or any reward of any kind, the Board concluded that Allo-Stop and the drivers of the vehicles were receiving compensation;
- The case laws presented by Allo-Stop were not relevant in that they were either out-dated or did not fit into the context of the current P.V.A;
- Membership in Allo-Stop has no qualification as it is wide open to the public; and
- Allo-Stop arranged both the drivers and passengers or else they would not meet. Alllo-Stop arranged the time, the date, the pick-up and drop-off point, the destination, the fee, the name of the driver and type of vehicle involved. Therefore, the Board concluded that Allo-Stop was operating in contravention of the P.V.A.

The Board expressed serious concerns as to the quality of drivers, lack of insurance, lack of safety checks and the total disregard on the part of Allo-Stop to understand provincial legislation. The drivers, operating for Allo-Stop, operated public vehicles with no operating licenses and they were therefore operating in contravention of the P.V.A. The Board stated that the people of Ontario deserved the best and safest transportation service and in that respect Allo-Stop had failed.

The Board ordered Allo-Stop to stop arranging the transportation of passengers in unlicensed public vehicles immediately. Costs of $2,750 to the Board and $16,000 to the applicants were assessed against Allo-Stop.

Respondents:

	File #'s: 45824-RE(1)
1. Balasubrariniam Naguleswaran Montreal, Quebec	
2. Kakhaber Verkviachvili Montreal, Quebec	45815-RE(1)
3. Jassa Singh Dhillon Dollard-Des-Ormeaux, Quebec	45841-RE(1)
4. Mohamed Sharzard Aslam Montreal, Quebec	45839-RE(1)

5.	9054-1319 Quebec Inc. Dollard-Des-Ormeaux, Quebec	**45842-RE(1)**
6.	Rudolph Adler Cote Saint Luc, Quebec	**45850-RE(1)**
7.	Jose Manuel Janeiro Montreal, Quebec	**45801-RE(1)**
8.	Santokh Singh Khela Montreal, Quebec	**45805-RE(1)**
9.	Igbal Singh Gill Montreal, Quebec	**45840-RE(1)**
10.	9060-493 Quebec Inc. La Salle, Quebec	**45838-RE(1)**
11.	Sarvdeep Singh Bath La Salle, Quebec	**45847-RE(1)**
12.	1400641 Ontario, Inc. Toronto, Ontario	**45777-RE(1)**

Applicant: **Trentway-Wagar, Inc.**

Decision: Santokh Singh Khela, Jassa Singh Dhillon, Igbal Singh Gill, 9060-493 Quebec Inc. admitted that they had operated in contravention of the statutes in that they had been providing transportation for passengers in public vehicles without the operating authority to do so. They regretted their actions and promised not to repeat their actions.

The Board issued individual orders against each one of them to cease the illegal operations immediately and also levied costs to be paid by each one of them to the Board in the amount of $1,520 and $1,500 to the applicant.

Jose Manuel Janeiro, Mohammed Sharzad Aslam and Sarvdeep Singh Bath failed to appear at the hearing in spite of being advised in the hearing notice that "should they not attend at the time and place shown for the hearing the Board would proceed in their absence."

The Board, based on the evidence, ordered that the illegal operations cease immediately and ordered costs as follows:

- **Payable by Jose Manuel Janeiro – to the Board $1,500 – to the applicant $5,000;**
- **Payable by Mohammed Sharzad Aslam – to the Board $1,520 – to the applicant $5,000; and**
- **Payable by Sarvdeep Singh Bath – to the Board $1,500 – to the applicant $4,000.**

Kakhaber Verkhviachvili admitted that he had operated in contravention of the statutes. He also testified that among others

he operated two vehicles that were registered in the name of Rudolph Adler.

The Board ordered that the operations cease immediately and assessed costs payable by the respondent as follows:

- **To the Board - $1,520**
- **To the applicant - $3,750**

Rudolph Adler: There was evidence from the Societe de L'Assurance Automobile de Quebec and Trillium Investigation & Consultants Ltd. that Adler was operating illegaly between Toronto and Montreal. Mr. Adler admitted that he did own two vehicles that he had leased to his brother-in-law but that he was not aware that the vehicles were being used to transport passengers for compensation between Montreal and Toronto. The Board concluded that Mr. Adler's evidence was not credible and that he was aware of what was happening.

The Board ordered that Mr. Adler cease his operations immediately and assessed costs as follows:

- **To the Board - $1,520**
- **To the applicant - $3,750**

Balasubraminiam Naguleswaran testified that as he could not obtain the necessary operating licenses he did not get involved in passenger transportation services. However, there was evidence that Mr. Naguleswaran was operating in contravention of the statutes and the Board ordered that the operations cease immediately.

Costs were assessed payable by the respondent as follows:

- **To the Board - $1,520**
- **To the applicant - $1,000**

1400641 Ontario Inc. o/a Jessie Coach: Both the Societe de L'Assurance Automobile du Quebec and the investigator for the Board testified that Jessie Coach was licensed to operate chartered trips but instead provided non-chartered trips. Jessie Coach did not testify in its defence and the Board concluded that it operated in contravention of the statutes and ordered that it cease this operation immediately.

Costs were assessed against Jesse Coach as follows:

- **To the Board - $1,520**
- **To the applicant - $1,000**

Summary:

These matters caused very serious concerns to the Board because of the extent of the illegal transportation between Montreal and Toronto. This was accentuated even more by the fact that one of the operators was involved in a fatality resulting in a loss of lives. The Board continues to have serious concerns about the safety of the people of Ontario who use unlicensed carriers, the questionable quality of the drivers and the lack of adequate insurance. The illegal operations were not subject to safety audits, annual brake and maintenance inspections or emission standards inspections. Of equal importance was the fact that there were no apparent driver background checks. The lack of insurance was of equal concern to the Board.

The Board stated that the people of Ontario deserved the right to enjoy the service without concerns of vehicle/driver safety and lack of insurance coverage. The Board's Orders were filed in the Registry of the Ontario Court (General Division) to deter the operators from operating in contempt of a Court Order.

The Board commended Trentway-Wagar Inc. for its proactive position in bringing these very important matters to the attention of the Board.

Commission des transports routiers de l'Ontario

RAPPORT ANNUEL 2000

Table des matières

La Commission 4

Message du Président 5

Organigramme 7

Information financiere pour l'année 2000 8

Demande de permis recues 9

Demandes de permis speciaux 10

Demandes reçues par région 11

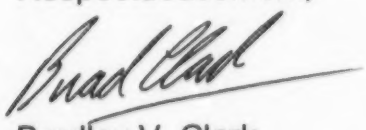
Résumés de décisions rendues 12

À: L'honorable Hilary M. Weston,
Lieutenant-gouverneur de la Province de l'Ontario

PLAÎT-IL À VOTRE HONNEUR

Le soussigné a le plaisir de présenter le rapport annuel de la Commission des transports routiers de l'Ontario pour l'année se terminant le 31 décembre 2000.

Respectueusement,

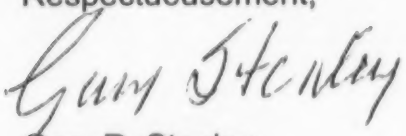


Bradley V. Clark
Ministre

À: L'honorable Bradley V. Clark, Ministre des transports

Monsieur: Conformément à l'article 33 de la *Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario*, L.R.O. 1990, c. O.19, j'ai l'honneur de vous présenter le rapport des activités de la Commission des transports routiers de l'Ontario pour l'année se terminant le 31 décembre 2000.

Respectueusement,



Gary R. Stanley
Président

La Commission

La Commission a été constituée en vertu et en conformité avec les dispositions de la *Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario*, L.R.O. 1990, c. O.19. Elle assume les fonctions d'un tribunal administratif quasi-judiciaire. En vertu de la *Loi sur les véhicules de transport en commun*, L.R.O. 1990, c. P.54 et de la *Loi de 1987 sur les transports routiers*, L.R. (1985), c. 29 (3e suppl.), la Commission contrôle l'entrée et maintient le développement ordonné de l'industrie du transport rémunéré de passagers sur le territoire de l'Ontario.

Membres de la Commission (au 31 décembre 2000)

Gary R. Stanley, Président, Toronto

Gilles Morin, Commissaire, Nepean

Message du Président

Pendant l'année, la Commission a continué à recevoir des demandes afin d'obtenir des privilèges nouveaux ainsi que des privilèges additionnels. Cependant, il ne fait aucun doute que la Commission a eu comme fonction principale de s'occuper de dossiers relativement à des sanctions et révisions en vertu de la *Loi sur les véhicules de transport en commun*. Ces dossiers ont été initiés par des parties intéressées i.e. des parties qui ont un intérêt économique dans l'issue d'un dossier et ces parties ont allégué qu'une autre partie a donné ou a arrangé un service de transport public en contravention de la loi ou des termes de son permis de transport.

Il y a eu au cours de l'année une initiative majeure de la part de l'industrie et de la Commission de façon à éliminer des routes de la province les exploitants ne détenant pas de permis de transport. Cela était le plus évident dans le corridor Toronto-Montréal où les exploitants donnaient un service qui dans un cas malheureusement a résulté en pertes de vies. La Commission enquêtait déjà sur cette compagnie ainsi que sur plusieurs autres avant que n'arrive la tragédie et ces enquêtes ont résulté en l'émission d'ordonnances d'arrêter le service contre une douzaine de transporteurs. Ces ordonnances ont été déposées auprès de la Cour de l'Ontario (division générale) afin de dissuader les exploitants de continuer à opérer à l'encontre d'une ordonnance d'une cour.

En juin, les commissaires et le Secrétaire de la Commission ont rencontré la présidente de la Commission des transports du Québec afin de discuter de questions d'intérêt commun et des différences entre les législations de l'Ontario et du Québec. De cette rencontre a resulté une meilleure compréhension des préoccupations des transporteurs ontariens relativement au transport non-autorisé effectué dans le corridor Toronto-Montréal.

De plus, pendant l'année 2000 il y a eu deux cas impliquant des compagnies contre qui des plaintes ont été portées pour avoir organisé un service de transport et utilisé des véhicules utilitaires non-autorisés. La décision de la Commission dans ces dossiers est significative à cause du grand nombre d'exploitants qui ne détenaient pas de permis de transport, qui n'étaient pas assuré et qui ont été fermés et le public a été protégé contre ces exploitations illégales et non-sécuritaires.

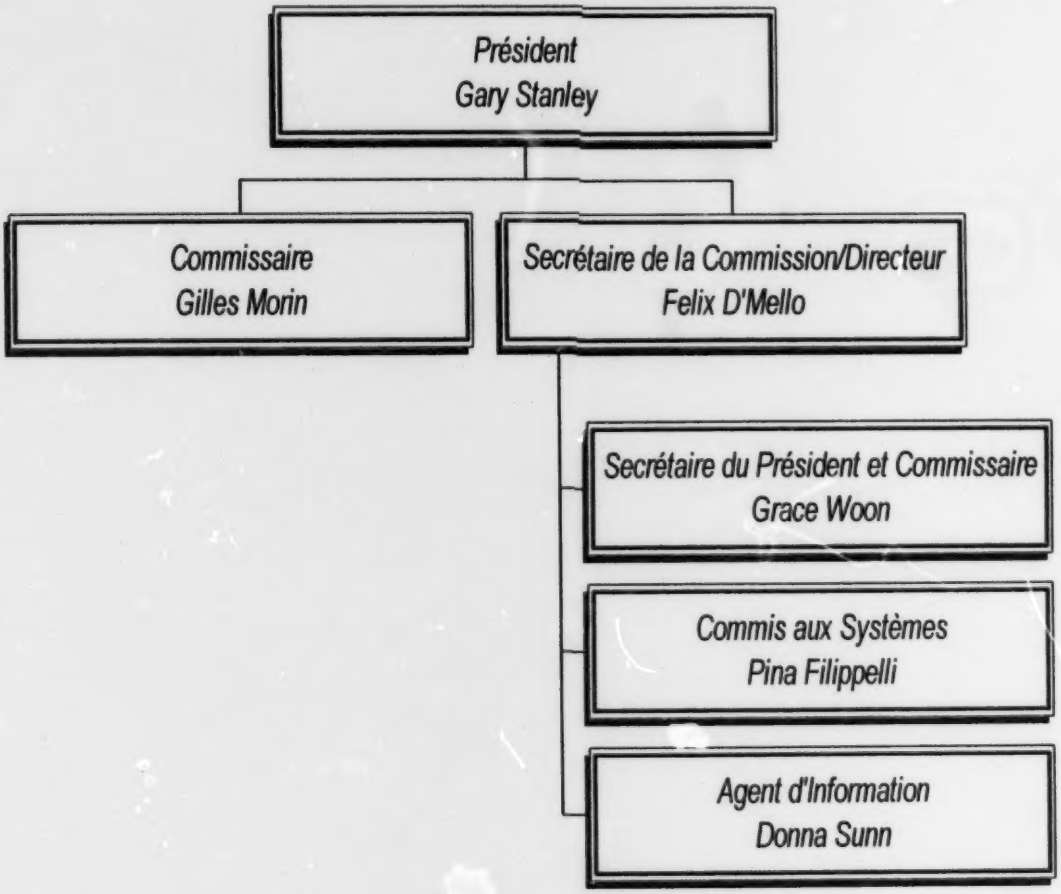
Des plaintes pour avoir contrevenu à la *Loi sur les véhicules de transport en commun* ont été portées contre deux transporteurs de longue date. Les transporteurs ont été trouvés coupables. Dans un cas, les privilèges nolisés ont été suspendu pour une période de trente jours et dans l'autre cas le permis de transport a été annulé et ensuite ré-émis en tant que permis temporaire pour une période de trois mois.

On réfère souvent à l'article 7 paragraphes 4 et 5 du règlement 982 adopté en vertu de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* comme étant la "Règle Appel à tous". Cet article permet, à certaines conditions, aux détenteurs de permis d'opérer dans des secteurs pour lequels ils ne détiennent pas de privilèges d'exploitation. L'historique de l'interprétation de cet article par la Commission a été frustrante pour les transporteurs et pour le public. Afin de résoudre la question, la Commission a tenu, pendant les mois de novembre et de décembre, des séances d'information à Ottawa, Toronto, Sudbury et Thunder Bay. La Commission a reçu des mémoires de la part d'approximativement quatre-vingt transporteurs en vue de la préparation par la Commission d'une nouvelle directive. De plus, les transporteurs ont participé à une étude dans le but de développer une base de données afin d'assister l'industrie et le public lors du nolisement d'un autobus en Ontario. Suite à ces rencontre, la Commission a développé une nouvelle directive relativement à la "Règle Appel à tous" qui est maintenant disponible sur le site web de la Comission qui se trouve à www.ohtb.gov.on.ca depuis avril 2001.

Le processus des demandes de permis continue de s'auto-financer. Donner un service efficace au public et aux membres de l'industrie continue d'être la priorité principale de la Commission. Tout est fait de façon à traiter les demandes de permis le plus rapidement possible à l'intérieur du temps alloué par les règles de pratique et à rendre les décisions et les raisons au support de ces décisions promptement.

Gary R. Stanley
Président

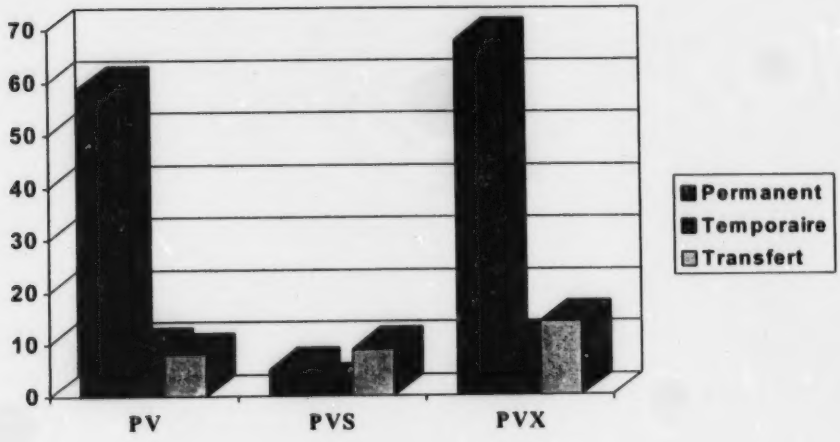
Organigramme
(au 31 decembre 2000)



INFORMATION FINANCIÈRE POUR L'ANNÉE 2000

Revenus		
Frais de dépôt de demandes		58,810$
Frais de court imposés		58,370$
Frais de dépôt d'oppositions		14,700$
Demandes de permis spéciaux		10,260$
Échange sur argent américain		6,240$
Divers		532$
	Revenus totaux	**148,912$**
Dépenses		
Salaires et avantages sociaux		374,578$
Déplacements et communications		33,639$
Équipement et fournitures		37,661$
	Dépenses totales	**445,878$**

Demandes de permis reçues

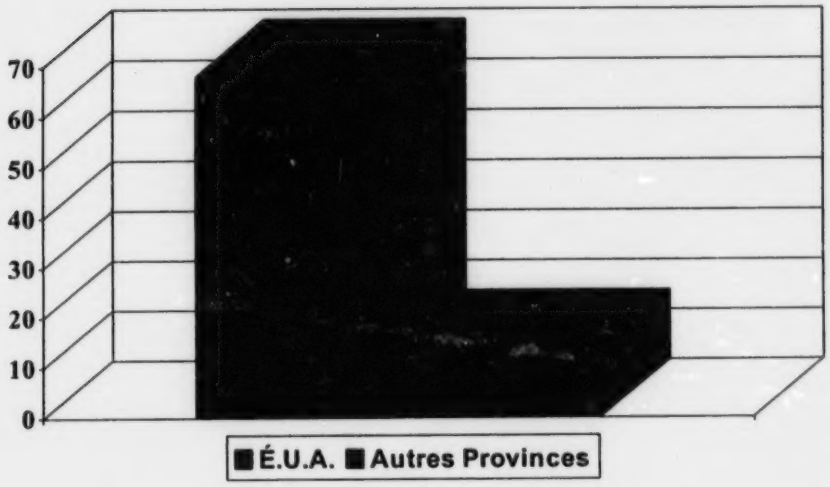


Type/Classe	PV	PVS	PVX	TOTAL
Permanent	59	5	68	132
Temporaire	9	2	10	21
Transfert	8	9	14	31
TOTAL	76	16	92	184

Légende:

PV	Demandes de permis de transport de passagers (Entreprise Intra-Provinciale)
PVS	Demandes de permis de transport scolaire (Entreprise Intra-Provinciale)
PVX	Demandes de permis en vertu de la Partie I de la Loi sur les transports routiers (Entreprise Extra-Provinciale)

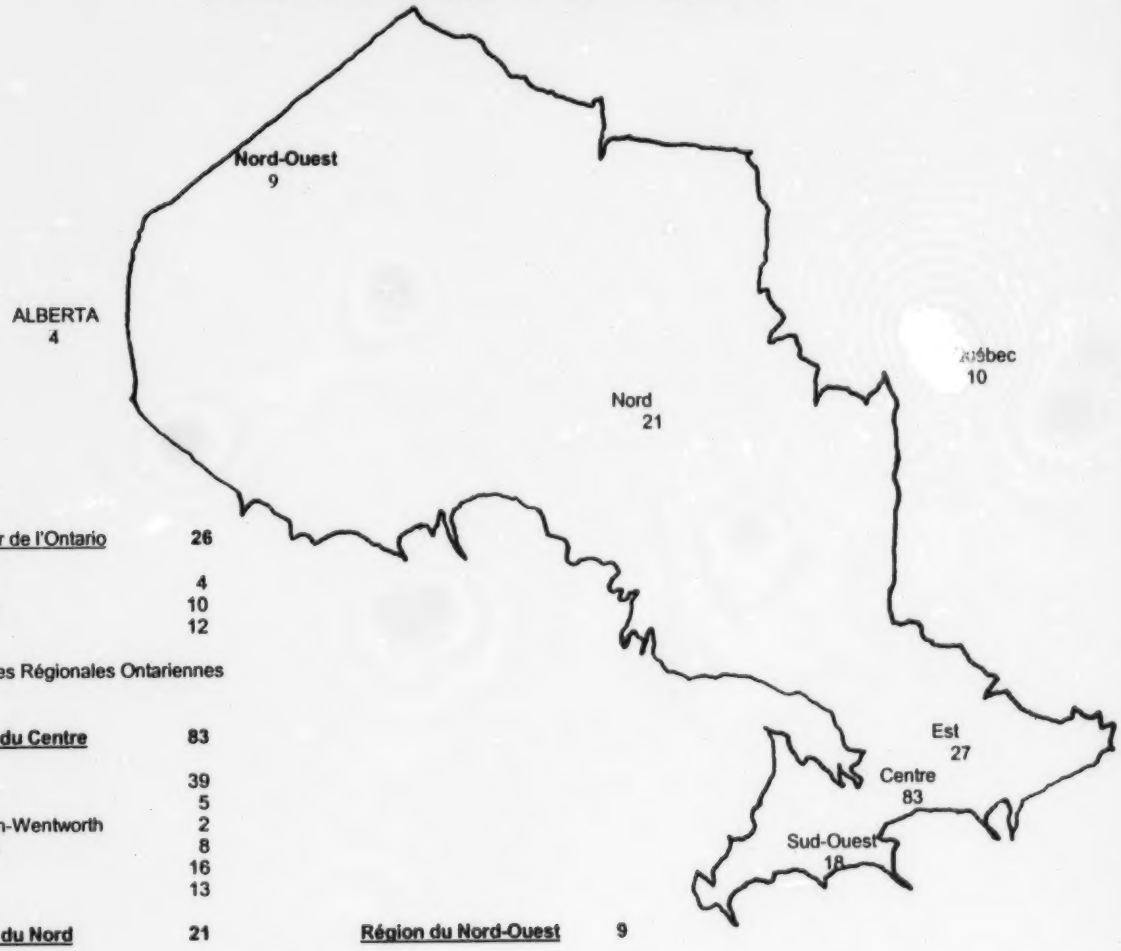
Demandes de permis spéciaux



JURIDICTION DES DEMANDEURS

É.U.A.	68
Autres Provinces	14
TOTAL	**82**

Demandes reçues par région



Extérieur de l'Ontario	26
Alberta	4
Québec	10
É.U.A.	12

Frontières Régionales Ontariennes

Région du Centre	83
Toronto	39
Halton	5
Hamilton-Wentworth	2
Niagara	8
Peel	16
York	13

Région du Nord	21
Manitoulin	3
Cochrane	3
Nippissing	2
Sudbury	6
Muskoka	3
Haliburton	1
Parry Sound	2
Timiskaming	1

Région du Sud-Ouest	18
Brant	4
Middlesex	4
Simcoe	5
Waterloo	3
Haldimond – Norfolk	2

Région du Nord-Ouest	9
Kenora	9

Région de l'Est	27
Prescott & Russell	3
Frontenac	2
Hastings	3
Lanark	1
Ottawa-Carleton	6
Peterborough	5
Renfrew	2
Northumberland	1
PrinceEdward	1
Victoria	2
Stormont, Dundas & Glengarry	1

Vous trouverez ci-après un résumé de demandes déposées en vertu des articles 10 et 11 de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* par des personnes intéressées (i.e. une personne qui a un intérêt économique dans le résultat d'un dossier). Ces demandes sont des plaintes déposées par des personnes intéressées alléguant des violations de la loi par des détenteurs de permis ou par des personnes qui organisent des services de transport par autobus et qui n'utilisent pas les services de détenteurs de permis. Suite à une audience écrite ou publique, la Commission peut imposer des sanctions i.e. annuler, suspendre, imposer des conditions aux permis et/ou ordonner que l'exploitation causant la contravention arrête.

Adventure Limousine and Wedding Planning Service Inc.
Sudbury, Ontario

Dossier: 45806-RE(1)

Plainte:	Exploitation sans détenir le permis requis.
Plaignante:	Northway Bus Lines Inc.
Décision:	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.
Frais à être payés:	À la Commission 1,275$

Attridge Transportation Inc.
Waterdown, Ontario

Dossier: 45523-RE(1)

Plainte:	Exploitation contrairement aux termes de son permis.
Plaignante:	Trentway-Wagar Inc.
Décision:	Plainte retirée – demande rejetée
Frais à être payés:	À la Commission 1,340$

Autobus Inter-Cité (1986) Ltée
Granby, Québec

Dossier: 24780-RE(1)

Plainte:	Exploitation contrairement aux termes de son permis.
Plaignante:	Trentway-Wagar Inc.
Décision:	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.
Frais à être payés:	À la Commission 1,400$

Ayr Coach Lines Limited
Waterloo, Ontario

Dossier: 22260-RE(1)

Plainte:	Exploitation contrairement aux termes de son permis.
Plaignante:	Attridge Transportation Inc.
Décision:	Plainte retirée – demande rejetée
Frais à être payés:	À la Commission 1,350$

Alexander Bubnick and Sons Inc. **Dossier: 45893-RE(1)**
Hearst, Ontario

Plainte: Exploitation contrairement aux termes de son permis.
Plaignante: LaCroix Bus Service Inc.
Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.
Frais à être payés: À la Commission 1,150$

Campbell Bus Lines Ltd. **Dossier: 34040-RE(1)**
Dwight, Ontario

Plainte: Exploitation contrairement aux termes de son permis.
Plaignante: Hammond Transportation Limited
Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.
Frais à être payés: À la Commission 1,400$

Denny Bus Lines Ltd. **Dossier: 32250-RE(1)**
Acton, Ontario

Plainte: Exploitation contrairement aux termes de ses permis.
Plaignantes: 1. Trentway-Wagar Inc.
2. Pacific Western Transportation Ltd.
Décision: Tous les privilèges de nolisement ont été suspendus pendant 30 jours.
Frais à être payés: À la Commission 2,850$
Aux plaignantes 2,400$

Erie Coach Lines Company **Dossier: 45770-RE(1)**
London, Ontario

Plainte: Exploitation contrairement aux termes de son permis.
Plaignante: J. I. DeNure (Chatham) Limited
Décision: Plainte retirée – demande rejetée
Frais à être payés: À la Commission 1,800$

Farr's Coach Lines Limited **Dossier: 23164-RE(1)**
Dunnville, Ontario

Plainte: Exploitation contrairement aux termes de son permis.
Plaignante: Attridge Transportation Inc.
Décision: Permis intra et extra-provincial devenus temporaires pour une période de 3 mois.
Frais à être payés: À la Commission 1,600$
À la plaignante 250$

Ronald & Wanda Fuller o/a Tyenakwe Tours **Dossier: 45506-RE(1)**
Cornwall, Ontario

Plainte: Exploitation contrairement aux termes de son permis.
Plaignant: Gatlin Oakes
Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.
Frais à être payés: À la Commission 1,300$

G & M Transportation Co. Ltd. **Dossier: 29910-RE(2)**
Holtyre, Ontario

Plainte: Exploitation contrairement aux termes de son permis.
Plaignante: Lambert Bus Lines Ltd.
Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.
Frais à être payés: À la Commission 1,400$

Get Away Tours and Travel Inc. **Dossier: 45783-RE(1)**
Mississauga, Ontario

Plainte: Organiser un service de transport en utilisant des exploitants non-détenteurs de permis.
Plaignante: Pacific Western Transportation Ltd.
Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.
Frais à être payés: À la Commission 975$

Donald Harrison o/a "U Need A Shuttle" **Dossier: 45886-RE(1)**
Leamington, Ontario

Plainte: Exploitation contrairement aux dispositions de la *Loi sur les véhicules de transport en commun.*
Plaignante: C.A. Bailey Limited
Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.
Frais à être payés: À la Commission 1,500$

Lambert Bus Lines Ltd. **Dossier: 29256-RE(1)**
Val Gague, Ontario

Plainte: Exploitation contrairement aux termes de son permis.
Plaignante: G & M Transportation Ltd.
Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.
Frais à être payés: À la Commission 1,400$

Alan Majer o/a Ecoride **Dossier: 45812-RE(1)**
Toronto, Ontario

Plainte:	Organiser un service de transport en utilisant des exploitants non-détenteurs de permis
Plaignantes:	1. Greyhound Canada Transportation Corp. 2. Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")
Décision:	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.
Frais à être payés:	À la Commission 1,200$ À Trentway 2,400$

Maxima Tours Inc. **Dossier: 44264-RE(1)**
Hamilton, Ontario

Plainte:	Exploitation contrairement aux termes de son permis.
Plaignante:	Trentway-Wagar Inc.
Décision:	Plainte retirée – demande rejetée
Frais à être payés:	À la Commission 1,350$

Claude D. Ménard **Dossier: 45764-RE(1)**
Garson, Ontario

Plainte:	Exploitation sans détenir le permis requis.
Plaignante:	Marcelle Larochelle
Décision:	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.
Frais à être payés:	À la Commission 1,050$

Nicky Travel & Tours Inc. **Dossier: 45778-RE(1)**
Toronto, Ontario

Plainte:	Exploitation sans détenir le permis requis.
Plaignante:	Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")
Décision:	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.
Frais à être payés:	À la Commission 1,100$ À Trentway 3,500$

Andrei Nikolai o/a Express Lines 2000 **Dossier: 45768-RE(1)**
Toronto, Ontario

Plainte:	Exploitation contrairement aux termes de son permis.
Plaignant:	Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")
Décision:	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.
Frais à être payés:	À la Commission 1,500$ À Trentway 4,500$

Service De Covoiturage
Allo-Stop (Montréal) Inc.
Ottawa, Ontario

Dossier: 45751

Plainte:	Organiser un service de transport en utilisant des exploitants non-détenteurs de permis.
Plaignantes:	1. Corporation Voyageur Corp. 2. Greyhound Canada Transportation Corp. 3. Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")
Décision:	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.
Frais à être payés:	À la Commission 2,750$ À Voyageur Corp. 6,000$ À Trentway 10,000$

Karnail Singh o/a Delhi Tours
Montréal, Québec

Dossier: 45853-RE(1)

Plainte:	Exploitation sans détenir le permis requis.
Plaignante:	Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")
Décision:	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.
Frais à être payés:	À la Commission 900$ À Trentway 1,100$

Yakov Stevens o/a CAN-AM Tours
Toronto, Ontario

Dossier: 45783-RE(1)

Plainte:	Organiser un service de transport en utilisant des exploitants non-détenteurs de permis.
Plaignantes:	1. Pacific Western Transportation Ltd. 2. Trentway-Wagar Inc.
Décision:	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.
Frais à être payés:	À la Commission 1,300$

Student Travel Society Inc.
North York, Ontario

Dossier: 45802

Plainte:	Organiser un service de transport en utilisant des exploitants non-détenteurs de permis.
Plaignante:	Trentway-Wagar Inc.
Décision:	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.
Frais à être payés:	À la Commission 1,400$

Transport Thom Ltd./ Thom Transport Ltee **Dossier: 44284-RE(2)**
Gatineau, Québec

Plainte: Exploitation en contravention des termes de son permis.
Plaignant: Laidlaw Transit Ltd.
Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.
Frais à être payés: À la Commission 1,400$

Transtario Bus Lines Inc. **Dossier: 29214-RE(2)**
Bradford, Ontario

Plainte: Exploitation en contravention des termes de son permis.
Plaignante: Attridge Transportation Inc.
Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.
Frais à être payés: À la Commission 1,100$

Transtario Bus Lines Inc. **Dossier: 29214-RE(3)**
Bradford, Ontario

Plainte: Exploitation en contravention des termes de son permis.
Plaignante: Trentway-Wagar Inc.
Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.
Frais à être payés: À la Commission 1,400$

Trentway-Wagar Inc. **Dossier: 14198-RE(3)**
Peterborough, Ontario

Plainte: Exploitation en contravention des termes de son permis.
Plaignante: J. I. DeNure (Chatham) Limited
Décision: Plainte retirée – demande rejetée.
Frais à être payés: À la Commission 1,800$

Trentway-Wagar Inc. **Dossier: 14198-RE(2)**
Peterborough, Ontario

Plainte: Exploitation en contravention des termes de son permis.
Plaignante: Attridge Coach Lines Inc.
Décision: Plainte retirée – demande rejetée.
Frais à être payés: À la Commission 1,340$

Wills Motors Limited **Dossier: 20178-RE(3)**
Binbrook, Ontario

Plainte:	Exploitation en contravention des termes de son permis.	
Plaignante:	Attridge Coach Lines Inc.	
Décision:	Plainte retirée – demande rejetée.	
Frais à être payés:	À la Commission	1,340$

3635082 Canada Inc. o/a Max 2000 **Dossier: 45789-RE(1)**
Scarborough, Ontario

Plainte:	Exploitation sans détenir le permis requis.	
Plaignante:	Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")	
Décision:	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.	
Frais à être payés:	À la Commission	1,400$
	À Trentway	500$

417 Bus Lines Limited **Dossier: 31161-RE(2)**
Casselman, Ontario

Plainte:	Exploitation sans détenir le permis requis.	
Plaignante:	Delaney Bus Lines Ltd.	
Décision:	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.	
Frais à être payés:	À la Commission	1,300$

465491 Ontario Limited **Dossier: 45785-RE(1)**
o/a Norwood Limousine & Taxi Service
and/or Norwood Transportation Systems
Hastings, Ontario

Plainte:	Exploitation sans détenir le permis requis.	
Plaignants:	1. Manuel Pereira	
	2. Century Airline Service Inc. ("Century")	
Décision:	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.	
Frais à être payés:	À la Commission	2,300$
	À Manuel Pereira	390$
	À Century	2,000$

Résumé de décisions rendues

Vous trouverez ci-après un résumé de décisions qui ont été rendues par la Commission pendant l'année 2000 relativement à des demandes de permis de transport, des demandes de sanctions contre des transporteurs et révisions et représentent un échantillonnage des dossiers dont la Commission a eu à décider. Les décisions complètes de la Commission sont disponibles et peuvent être obtenues en contactant ses bureaux au (416) 326-6732.

Service sur horaire: **Un service de transport par autobus en vertu duquel une demande ou un détenteur de permis a déposé un horaire indiquant les heures d'arrivée et de départ du service.**

Service nolisé: **Un service de transport par autobus sans horaire fixe qui est exclusivement pour le bénéfice d'un groupe de personnes.**

Demanderesse: **Campbell Bus Lines Ltd.** **Dossier: 34040-N**
Dwight, Ontario

Opposante: Hammond Transportation Ltd.

Demande: La demande a été présentée afin de permettre le transport nolisé de passagers à partir de la Ville de Hunstville et des Cantons de Sherbourne-McClintock, Livingstone, Lawrence and Nightingale dans le Comté de Haliburton and Finlayson, Peck Canisbay and Sproule dans le District de Nipissing.

Preuve de la demanderesse:
La demande a pour but d'élargir substantiellement le territoire couvert par le permis déjà détenu par la demanderesse. Campbell Bus Lines Ltd. ("Campbell") a fait valoir que de nombreux groupes sociaux, de sports et religieux et des hotels ont recherché ses services. De plus, Campbell s'attendait à ce que les camps d'été et que des fournisseurs de services de plein air dans les différents cantons utilisent le nouveau service. Campbell entend utiliser ses autobus scolaires pendant la période de l'été lorsqu'ils ne sont pas utilisés par les écoles. 22 certificats de support de la part du public ont été déposés au support de la demande. Si le service a du succès, Campbell s'attend à une augmentation de ses revenus et les dépenses seraient minimales du fait que la structure d'exploitation actuelle les absorbera, sauf pour le coût du carburant et des salaires.

Preuve de l'opposante: L'opposante, Hammond Transportation Ltd. ("Hammond") présentement dessert le marché couvert par la demande. Hammond a déclaré que certains secteurs couverts par la demande ne sont pas profitables et ne couvrent même pas les coûts d'exploitation. Le secteur en question est aussi desservi par d'autres transporteurs. Pour différentes raisons, Hammond a suggéré qu'il ne devrait pas être tenu compte des certificats de support. Hammond a indiqué qu'il n'y avait pas de nouveau marché de créer et que Campbell ne ferait qu' écrémer les opérations de Hammond i.e. qu'il y aurait perte de marché et d'emplois et aurait un impact financier sur le service présentement offert et sur les opérations.

Décision: La Commission a conclu que le support du public pour la demande manquait de détails, ne comportait pas d'engagement ferme vis-à-vis de la demande et que le public ne semblait pas vraiment sure de ce qu'il désirait obtenir de la part du demandeur. Le public n'a pas exprimé de critique par rapport au service présentement offert par Hammond. La Commission a conclu que si la demande était accordée cela aurait un impact économique sur Hammond et conséquemment sur le service présentement offert par Hammond.

La demande a été rejetée.

Défenderesse: **Denny Bus Lines Ltd. ("Denny")** **Dossier: 32250-RE(1)**
Acton, Ontario

Requérantes: Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")
Pacific Western Transportation Ltd. ("P.W.")

Requête: Les requérantes ont allégué que Denny a offert un service en contravention de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* et des termes et conditions de ses permis. Au début de l'audience, Denny a admis qu'il avait contrevenu à la loi et à ses permis.

Preuve des requérantes: Trentway a fait une analyse des voyages non-autorisés i.e. le nombre de voyages effectués, les revenus qui ont été générés et l'impact négatif sur les transporteurs détenteurs de permis. Les requérantes ont demandé à la Commission de considérer l'étendue des opérations illégales, la durée de l'illégalité, l'intention délibérée de contrevenir à la loi et l'impact des activités sur les transporteurs détenteurs de permis.

Preuve de la défenderesse: Denny a indiqué que cela faisait 40 ans qu'il était en affaires et que ses services ont principalement été utilisés pour palier à la surcharge de travail en provenance de Toronto par l'utilisation de la "Règle Appel à tous" quoique Denny soit erronné en assumant que cette règle a toujours été utilisée. Denny a déclaré qu'il a cessé ces opérations, qu'il n'avait jamais comparu devant la Commission relativement à des plaintes similaires et que depuis il a déposé une demande auprès de la Commission afin d'obtenir les permis appropriés. Denny a indiqué que ce n'était pas par négligence délibérée de sa part et que l'ordonnance de la Commission lui ordonnant de cesser les activités suivie par une vérification étaient suffisantes plutôt que de suspendre ou annuler les permis qui pourrait l'obliger à fermer ses portes.

Décision: La Commission avait quatre choix:

1. Émettre une ordonnance de mettre fin aux opérations illégales;
2. Rendre temporaires les permis émis à Denny;
3. Suspendre les permis détenus par Denny; ou
4. Annuler les permis détenus par Denny.

La Commission a déduit que Denny a de manière constante obtenu des revenus importants à cause de ces opérations illégales. La Commission a considéré ces opérations illégales flagrantes très graves et injustifiées et spécialement de la part d'un transporteur qui était en affaires depuis quarante ans et Denny devait en souffrir les conséquences.

La Commission a suspendu tous les privilèges de nolisement intra et extra-provinciaux détenus par Denny pour une période de trente jours et lui a interdit d'accepter des voyages nolisés en vertu de la "Règle Appel à tous". Suite à la suspension de trente jours, les permis intra et extra-provinciaux de Denny sont devenus temporaires pour une période de six mois. Les permis ne pouvant devenir permanents que par une demande et qu'après une vérification afin de s'assurer que Denny s'est conformé avec la *Loi sur les véhicules de transport en commun* et la *Loi de 1987 sur les transports routiers.* De plus, des frais substantiels ont été imposés à Denny.

Défenderesse: **Farr's Coach Lines Limited ("Farr's")** **Dossier: 23164-RE(1)**
Dunnville, Ontario

Requérante: Attridge Transportation Inc. ("Attridge")

Preuve de la requérante: La requérante a allégué que Farr's a opéré en contravention de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* et des termes et des confitions de ses permis d'exploitation.
Au commencement de l'audience Farr's a admis qu'il avait opéré en contravention de la loi et de ses permis.

Preuve de la défenderesse: Farr's a indiqué qu'une demande était présentement pendante devant la Commission afin de ré-écrire, d'élargir et de clarifier les termes de ses permis et que si la demande était accordée toutes les questions présentement devant la Commission seraient résolues. Farr's a aussi indiqué à la Commission que les opérations illégales se sont étendues sur une periode de treize mois and comptaient pour 56% de ses revenus totaux. Farr's a aussi indiqué qu'il était difficile de se conformer à la "Règle Appel à tous", que la documentation maintenue par son administration était de piètre qualité et qu'il avait perdu de vue ou le contrôle de ce qu'il faisait. Depuis, Farr's a engagé les services d'un consultant en transport et a implanté ses recommandations.

Farr's a finalement plaidé que:

- Il a fait une erreur;
- Il n'a pas recherché les clients mais ce sont plutôt eux qui sont venus à lui;
- La transgression n'était pas de grande importance;
- Il a maintenant compris ses obligations et il n'y aura de récidive;
- Des dispositions correctives ont été entreprises; et
- Il avait des difficultés avec la "Règle Appel à tous".

Attridge a demandé que l'émission d'une ordonnance de la Commission d'arrêter les opérations illégales et l'imposition de frais seraient appropriées ou la Commission pourrait rendre les permis de Farr's temporaires en attendant les résultats d'une vérification.

Décision:

La Commission s'est dite déçue de la conduite de Farr's. La Commission était déçue qu'un transporteur ait recours à des opérations illégales afin de réussir et du fait que Farr's a été en affaires depuis quarante ans. Cependant, la Commission a été impressionné par la réponse directe de Farr's face aux allégations. Le fait que Farr's a engagé un consultant pour l'assister dans sa réorganization a aussi été vu comme positif.

La Commission a ordonné que les permis intra et extra-provinciaux détenus par Farr's soient rendus temporaires pour une période de trois mois. Les permis deviendront permanents suite à une demande et une vérification satisfaisante des ses opérations. Des frais ont aussi été imposés à Farr's.

Demanderesse:

Great Canadian Coaches Inc. **Dossiers: 44338-G/H**
("Coaches")
Kitchener, Ontario

Opposantes:

Badder Bus Services Limited ("Badder")
Greyhound Canada Transportation Corp. "(Greyhound")
J.I. DeNure (Chatham) Limited ("ChaCo")
Eric Coach Lines Company ("Erie")

Demande:

Demandes de permis de transport nolisé intra et extra-provincial pour le compte de Great Canadian Holiday Inc., Your Casino Express and Leaf Express à partir des comtés de Essex, Lambton et Elgin.

Preuve de la demanderesse:

Great Canadian Holidays Inc. ("Holidays") était représenté par Lorna Hundt. Elle a déclaré que Holidays organise des tours qui ne sont pas disponibles auprès des autres compagnies. Holidays est le plus gros organisateur de tours en Ontario et son mandat est d'offrir l'inattendu i.e. des tours innovateurs et basés sur le mystère avec un grand choix de destinations. Holidays a un budget de publicité important et son personnel prépare le matériel publicitaire lui-même. Elle a déclaré que Coaches lui fournit presqu'exclusivement les services de transport mais qu'elle a aussi utilisé d'autres transporteurs. Les conducteurs de Coaches sont considérés comme faisant partie de la famille et font aussi office de guides et que les conducteurs des autres compagnies ne pouvaient pas remplir ce rôle et que leur manque d'expérience a causé des problèmes pour Holidays. Elle a aussi témoigné que les autres transporteurs de la région ne donnaient pas ce service.

Your Casino Express ("Casino") était représenté par Robert Anthony. Casino a organisé des voyages aux casinos situés en Ontario et aussi des voyages à partir du Michigan en direction de casinos

canadiens. Coaches lui fournit tous les services de transport requis. Dans sa première année de service, Coaches a transporté 10,700 passagers et dans l'année courante a transporté 34,000 passagers. Il veut étendre son entreprise et c'est pourquoi il a supporté la demande de Coaches. Coaches l'aide à préparer le matérial promotionnel pour les voyages aux casinos. Il a aussi témoigné que les autres transporteurs ne l'ont jamais approché.

Leaf Express ("Leaf") était représenté par Mario Arcuri. Leaf organise des voyages pour les fans des Maple Leafs voulant aller voir des parties des Maple Leafs joués à l'extérieur. Dans sa première année, il a organisé des voyages pour 300 clients et pour l'année courante le nombre a augmenté à 3000 clients. Il a déclaré qu'il a utilisé d'autres transporteurs mais que maintenant il utilisait exclusivement Coaches du fait qu'il était très satisfait du service, des conducteurs, du personnel et de l'équipement. Il a aussi reçu un support marketing de la part de Coaches, support qui n'est pas disponible ailleurs.

Coaches a témoigné que la région couverte par la demande avait un service restreint de la part des détenteurs de permis et que les demandes ne visaient qu'à offrir au public un choix de service. Coaches voulait développer le marché de l'est du Michigan, lequel marché n'a pas été touché par les opposantes. Coaches a fait le tour de son histoire, permis, équipe de gestion, flotte de véhicules et son approche marketing. Coaches a soutenu qu'il n'y avait pas de service comparable à celui qu'il offre dans le sud-ouest ontarien. Il s'agit d'un forfait intégré.

Preuve des opposantes:

Badder a témoigné qu'il oppose seulement la partie Lambton and Kent des demandes. Badder est en affaires depuis cinquante ans et emploie soixante persons. Il a une disponibilité d'équipement de 40%. Il est prêt et capable de servir les besoins du public et toute compétition additionelle aurait un effet nuisible sur ses opérations.

ChaCo a témoigné qu'il avait les privilèges nécessaires afin de donner le service et qu'il opérait présentement à un niveau de 60% à 65% de sa capacité et que si les demandes étaient accordées il subirait un impact économique.

Erie and Greyhound n'ont pas témoigné relativement à leurs oppositions aux demandes.

Décision:

La Commission a tenu compte des trois facteurs dans sa décision:

- Les demandes et la jurisprudence de la Commission dans ce types de demandes;
- L'impact économique sur les opposantes; et
- Le besoin et la commodité publiques.

La Commission a été impressionné par les opérations combinées Coaches/Holidays et le charactère unique du service donné à sa

clientèle. Vu que deux des opposantes n'ont pas témoigné et que les autres n'ont pas apporté de preuve d'impact économique sur leurs opérations, la Commission a décidé d'accorder les demandes.

Les demandes ont été accordées avec quelques restrictions.

Défendeur: **Allan Majer ("Ecoride")** **Dossier: 45812-RE(1)**
Toronto, Ontario

Requérantes: Greyhound Canada Transportation Corp.
Trentway-Wagar Inc.

Preuve des requérantes: Les requérantes ont présenté une requête en vertu de l'article 2 paragraphe 2 de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* alléguant qu'Ecoride organisait des services de transport de passagers utilisant des transporteurs ne détenant pas des permis de transport.

Une audience publique a été organisée afin de déterminer si Ecoride opérait en contravention de la loi mais Ecoride a admis qu'il opérait en contravention de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* et le dossier a été disposé par le biais d'une audience documentaire.

Une ordonnance d'arrêter les opérations a été émise et des frais ont été imposés.

Requérante: **Trentway Wagar Inc. ("Trentway")** **File: 45768-RE(1)**
Peterborough, Ontario

Défendereur: Andrei Nikolaev ("Andrei")
Toronto, Ontario

Requête: Trentway a allégué qu'Andrei opérait en contravention des termes de ses permis et aussi en contravention de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* et ses règlements.

Preuve de la requérante: La requérante a soutenu que:

- Andrei était un détenteur de permis de transport nolisé et non de permis autorisant un service de transport sur horaire;
- Andrei chargeait des allers-simples contrairement à la définition de voyage nolisé;
- Andrei n'a pas publicisé son service comme voyages nolisés;
- Andrei a publicisé des taux individuels et non des taux de groupes en imprimé et sur des sites web; et
- Andrei exploitait un lucratif service sur horaire entre Toronto et Montreal contrairement aux termes de ses permis.

La requérante s'accorde à dire que donner un repas au client ne convertit pas le service en un voyage nolisé car si cela était vrai cela aurait un effect dévastateur sur l'industrie.

Preuve du défendeur:

Andrei a témoigné que:

- Ses permis lui permettent de donner un service de voyages nolisés;
- Il donne seulement un service de voyages nolisés;
- Il charge des taux individuels mais qu'ils donnent des repas aux passagers de façon à se conformer à la réglementation;
- Les passagers ne font pas partie d'un groupe particulier;
- Il soutient que ses permis lui permettent de charger des taux individuels;
- Vu que les heures de départ étaient flexibles, conséquemment il ne donnait pas un service sur horaire;
- Sa structure de taux était flexible et vu qu'il n'y pas de taux déterminé il n'opérait pas un service sur horaire;
- Il servait des passagers qui autrement ne pourraient pas voyager avec les grosses compagnies d'autobus; et
- La requérante n'avait pas démontré qu'il opérait illégalement et la requête devrait être rejetée.

Décision:

De façon à prendre sa décision, la Commission a fait l'étude des expressions "service sur horaire " et "voyage nolisé" telles que ces expressions sont définies dans la réglementation. La Commission était d'opinion que les mots clés de la définition de voyage nolisé étaient "voyage", "exclusivement" et "groupe".

La Commission a conclu que "voyage" dans le contexte de la réglementation signifiait un voyage allant d'un endroit à un autre en direction d'un destination et généralement retournant au point d'origine.

La Commission a conclu que "exclusivement" signifiait seulement pour un groupe en particulier et exclut d'autres passagers.

La Commission a conclu que "groupe" signifiait un nombre de personnes formant un groupe, groupé et faisant un voyage ensemble.

En résumé, la Commission a déclaré qu'un voyage nolisé s'entend d'un service fourni à un groupe, par exemple un club or une association, où seulement un taux est chargé pour le voyage ou si un taux individuel est chargé, il doit inclure un repas, un billet d'admission ou bien l'hébergement.

La Commission a conclu que les opérations d'Andrei ne se conformait à la définition de "voyage nolisé". Andrei ne transporte pas des groupes exclusifs du fait que les passagers n'ont rien en commun. Ils voyagent pour des raisons individuelles et payent des taux individuels et le fait de donner une collation n'assure pas que le voyage se conforme à la réglementation.

La Commission a émis une ordonnance d'arrêt des opérations illégales accompagné d'un avertissement que si les opérations continuaient la Commission pourrait révoquer les permis détenus par Andrei. Des frais ont aussi été imposés à Andrei.

Demandeur:	**Manual G. Pereira** **O/a Quinte Van Airport Service ("Quinte")** **Belleville, Ontario**	**Dossier: 45333**
Opposante:	Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")	
Demande:	Quinte a déposé une demande afin d'offrir un service de transport de passagers sur horaire entre différents points situés à l'intérieur de la Commission de gestion de Frontenac, la Ville de Kingston et le Comté de Lennox et d'Addington d'une part et l'Aéroport international Lester B. Pearson ("Pearson") d'autre part via l'autoroute 401 et limité à l'utilisation de véhicules de catégorie D.	
Preuve du demandeur:	Le demandeur a accepté de ne pas modifier des véhicules de catégorie "A" de façon à ce qu'ils soient considérés comme des véhicules de catégorie "D" et cela a amené le retrait de l'opposition de Franklin Coach Lines Ltd. Quinte a soutenu qu'il cherchait à offrir un service porte-à-porte qui était déjà disponible dans la plupart des centres urbains de l'Ontario. Les horaires de Trentway présentement en vigueur n'étaient pas satisfaisants du fait que les départs et les arrivées ne rencontraient pas les besoins du public. Dix-sept témoins du public ont témoigné au support de la demande. La plupart était des personnes de l'Âge d'or qui voyagent plusieurs fois par année et qui n'aimaient pas les options présentement disponibles. Leurs témoignages preuvent être résumés de la manière suivante: • Le besoin d'un service d'embarquement et de débarquement porte-à-porte; • Les témoins n'aimaient pas rester à l'hotel la nuit avant de prendre leurs vols; • Les témoins n'aimaient les longues attentes pour les services sur horaire et préféraient un service qui les transporterait immédiatement à leur arrivée; • Un taux plus élevé ne les préoccupait pas et le service était plus important; • Les témoins n'aimaient pas prendre des taxis jusqu'au terminus d'autobus et puis d'attendre longtemps l'autobus pour se rendre à l'aéroport; • Les débarquements tard le soir au terminus d'autobus étaient incommodants; • Les délais subis par le service sur horaire; • Le personnel et le service digne de confiance de Quinte valait plus que l'argent; et • Les heures de départ et d'arrivée du service de Trentway n'étaient pas commodes. Quinte a témoigné relativement à son personnel et à la formation de ses conducteurs et ses procédures de sécurité. À peu près 70% de ses passagers sont des personnes de l'Âge d'or. Quinte a aussi	

déposé les taux proposés pour le service. Il a témoigné qu'il donnerait un service porte-à-porte 24 heures par jour et qu'il utiliserait des véhicules plus petits qui rencontreraient des véhicules plus larges à des endroits spécifiques. Quinte a soutenu qu'il offrirait un service spécial qui n'est pas présentement offert et le public était prêt à payer pour le service additionnel et la commodité du service. Il y a un besoin pour un service sur demande qui n'est pas présentement fourni et Quinte est prêt à remplir ce besoin.

Preuve de l'opposante:

Trentway a soutenu qu'il y avait seulement deux types de services pour l'aéroport i.e. un service sur horaire ou sur demande qu'il y avait seulement une région en Ontario – la région de Kitchener-Waterloo - où une compagnie seulement offrait ce service. Trentway fournit trois voyages aller-retour entre Kingston et Pearson chaque jour. Ses passagers incluent des personnes de l'Âge d'or et des étudiants pour qui le coût de transport est important. Le nombre de passagers de Trentway a diminué et la structure multiple des taux de Quinte aurait un impact économique sur la compagnie. Une chute de 10% dans le nombre de passagers pourrait signifier une réduction d'un voyage par jour. Trentway a conclu que le marché ne pouvait supporter les deux types de service dans des régions qui sont situées à une heure et demi de l'aéroport.

Décision:

La Commission, gardant à l'esprit le test statutaire de nécessité et commodité publiques, a conclu de la manière suivante:

- Le service porte-à-porte était nécessaire pour le public;
- Le service sur horaire présentement offert n'était pas adéquat;
- Il n'y avait pas suffisamment de compétition dans la région de Kingston;
- Les options présentement disponibles au public dans la région de Kingston n'étaient pas commodes et le public serait mieux servi s'il y avait plus d'options;
- L'intention du demandeur d'offir un service dans la région de Kingston nécessiterait un plan de marketing important mais la Commission a conlcu que Quinte pourrait relever le défi; et
- Si la demande était accordé, l'impact économique sur les opérations deTrentway serait minimal.

La Commission a conclu que la demande de Quinte:

- Fournira un service de transport de passagers inter-urbain efficace;
- Augmentera la compétition;
- Fournira un service commode, compatible et qui rencontrera les besoins du marché de la région;
- Fournira un service porte-à-port 24 heures par jour aux résidents de Kingston and de la région rurale environnante.

La demande a été accordée.

Défenderesse: **Service de Covoiturage** **Dossier: 45751-RE(1)**
Allo-Stop (Montreal) Inc. ("Allo-Stop")
Ottawa, Ontario

Requérantes:
1. Corporation Voyageur Corp. ("Voyageur")
2. Greyhound Canada Transportation Corp. ("Greyhound")
3. Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")

Preuve des requérantes: Les requérantes ont allégué qu'Allo-Stop a organisé des services de transport de passagers en utilisant des personnes ne détenant pas de permis de transport et qui conséquemment opéraient en contravention du paragraph 2 de l'article 2 de la *Loi sur les véhicules de transport en commun*. ("LVTC").

Les requérantes ont fait référence aux décisions précédentes de la Commission dans des dossiers similaires lesquelles décisions ont conclu que les opérations contrevenaient aux dispositions de la LVTC La Commission a eu à déteminer si Allo-Strop opérait un véhicule de transport en commun ou bien s'il organisait un service de transport utilisant un véhicule de transport en commun. Les requérantes ont référé à la définition de "véhicule de transport en commun" et ont déclaré qu'il s'agissait d'un véhicule à moteur, qu'il était opéré sur la voie publique et qu'il était opéré par ou pour le compte d'une personne en contrepartie d'un compensation directe ou indirecte. Les requérantes ont allégué que la compensation reçue n'était pas significative ou n'était pas pertinente. Elles ont aussi allégué que le service d'Allo -Stop service ne rencontrait pas les conditions de l'exemption reliée aux taxis telle que définit dans la LVTC ou bien dans la définition de covoiturage inclue dans la LVTC. Elles ont soutenu qu'Allo-Stop organisait un service de transport contre rémunération. Les conducteurs des véhicules étaient payés une rémunération séparée pour le transport des passagers sans détenir un permis de l'Ontario. Allo-Stop n'a jamais vérifié si la personne fournissant le service de transport détenait un permis de transport. Allo-Stop a constamment organisé le transport de passagers dans des véhicules qui n'étaient pas autorisés à fournir le service et conséquemment opérait en contravention de la LVTC Les requérantes ont allégué qu'Allo-Stop n'a pas considéré les exigences d'assurance, de sécurité des véhicules, d'inspection des véhicules etc.

Preuve de la défenderesse: Allo-Stop a soutenu que les véhicules utilisés dans ses opérations ne sont pas utilisés contre rémunération et que les passagers ne payent que pour l'essence et qu'il ne s'agissait pas d'une entreprise commerciale comme celle des transporteurs sur horaire. Allo-Stop offrait un service à ses membres seulement et il ne s'agissait pas d'un service public et conséquemment le service n'était pas offert dans un "véhicule de transport en commun" tel que défini. Citant la jurisprudence, Allo-Stop a soutenu que la rémunération dans le contexte de la LVTC signifiait un "paiement dans le but de profit ou de gain" ce qui n'était pas le cas de Allo-Stop. Si on prend en considération la rémunération donnée au transporteur, Allo-Stop a soutenu que les passagers "contribuaient" aux dépenses et ne

"rémunéraient" pas les conducteurs. Allo-Stop a déclaré qu'il n'organisait pas le voyage et que c'était plutôt le conducteur qui le faisait. Allo-Stop a soutenu que la jurisprudence a décidé "qu'une compagnie d'assurance ne pourrait pas refuser de payer une réclamation parce qu'un passager a contribué aux dépenses de carburant". Allo-Stop a soutenu que les opérations d'Allo-Stop étaient incluses dans la définition de "covoiturage" et que conséquemment Allo-Stop n'organisait pas un service de transport tel que cela était allégué et conséquemment n'opérait pas en contravention de la LVTC

Réponse des requérantes: Les requérantes ont soutenu que:

- Les faits mis en preuve dans la jurisprudence à laquelle Allo-Stop a fait référence étaient différents de ceux de la cause dans laquelle Allo-Stop était impliquée;
- Les définitions de "véhicule de transport en commun" et de "rémunération" sont spécifiquement indiquées dans la législation actuelle ce qui n'était pas le cas dans l'ancienne législation;
- Allo-Stop a été rémunéré s'agissant donc d'une entreprise commerciale;
- La jurisprudence à laquelle il a été référé relativement aux questions d'assurance et relativement au service aux membres seulement qui n'est pas considéré comme un service public n'était pas pertinente du fait qu'elle était basée sur l'ancienne législation;
- L'opération d'Allo-Stop n'est pas un service de covoiturage; et
- Allo-Stop organisait un service public de transport de passagers et conséquemment opérait en contravention de la LVTC

Décision: La Commission a conclu que:

- Le service donné par Allo-Stop n'était pas du covoiturage du fait qu'il ne transportait pas des personnes qui font la navette, le conducteur change à chaque jour et les droits sont payés à la fin du voyage et ceci ne rencontre pas les exigences de la définition de covoiturage;
- En se basant sur la définition de rémunération qui inclut un taux, une rémunération, un remboursement ou une récompense de quelque genre que ce soit, la Commission a conclu qu'Allo-Stop et les conducteurs de véhicules recevaient une rémunération;
- La jurisprudence présentée par Allo-Stop n'était pas pertinente du fait qu'elle était soit dépassée ou bien qu'elle ne rencontrait le contexte de la loi actuelle;
- Devenir membre d'Allo-Stop ne comportait pas de qualification du fait qu'il était ouvert au grand public; et
- Si ce n'était d'Allo-Stop conducteurs et passagers ne se rencontreraient. Alllo-Stop a arrangé l'heure, la date, le point d'embarquement et de débarquement, la destination, le droit, le nom du conducteur et le type de véhicule impliqué. Conséquemment, la Commission a conclu qu'Allo-Stop opérait en contravention de la LVTC.

La Commission s'est dite très préoccupée par la qualité des conducteurs, le manque de couverture d'assurance, le manque de vérification de sécurité et la méconnaissance totale de la législation provinciale de la part d'Allo-Stop. Les conducteurs, opérant pour Allo-Stop, opéraient des véhicules de transport en commun sans détenir les permis requis et conséquemment ils ont opéré des véhicules de transport en commun en contravention de LVTC. La Commission a déclaré que la population de l'Ontario méritait le meilleur et le service le plus sécuritaire et à cet égard Allo-Stop a fait défaut.

La Commission a ordonné à Allo-Stop d'arrêter immédiatement d'organiser le transport de passagers et l'utilisation de transporteurs ne détenant par de permis. Des frais de 2,750$ payables à la Commission et de 16,000$ payables aux requérantes ont été imposés à Allo-Stop.

Défendeurs:

1. Balasubrariniam Naguleswaran Montréal, Québec	Dossiers: 45824-RE(1)
2. Kakhaber Verkviachvili Montréal, Québec	45815-RE(1)
3. Jassa Singh Dhillon Dollard-Des-Ormeaux, Québec	45841 - RE(1)
4. Mohamed Sharzard Aslam Montréal, Québec	45839-RE(1)
5. 9054-1319 Québec Inc. Dollard-Des-Ormeaux, Québec	45842-RE(1)
6. Rudolph Adler Côte Saint-Luc, Québec	45850-RE(1)
7. Jose Manuel Janeiro Montréal, Québec	45801-RE(1)
8. Santokh Singh Khela Montréal, Québec	45805-RE(1)
9. Igbal Singh Gill Montréal, Québec	45840-RE(1)
10. 9060-493 Québec Inc. Lasalle, Québec	45838-RE(1)
11. Sarvdeep Singh Bath Lasalle, Québec	45847-RE(1)
12. 1400641Ontario Inc. Toronto, Ontario	45777-RE(1)

Requérante: **Trentway-Wagar, Inc.**

Décision: Santokh Singh Khela, Jassa Singh Dhillon, Igbal Singh Gill, 9060-493 Québec Inc. ont admis qu'ils ont opérés en contravention de la loi du fait qu'ils ont fourni un service de transport de passagers utilisant des véhicules de transport en commun sans détenir le permis requis. Ils ont déclaré qu'ils étaient désolés et que cela ne se répétra plus.

La Commission a émis une ordonnance contre chaque contrevenant de cesser immédiatement les opérations illégales et a aussi imposé des frais à chacun au montant de 1,520 payables à la Commission et de 1,500$ payables à la requérante.

Jose Manuel Janeiro, Mohammed Sharzad Aslam and Sarvdeep Singh Bath ont fait défaut de comparaitre à l'audience en dépit du fait que l'avis d'audience les avisait que "s'ils faisaient défaut de comparaitre à l'heure et à l'endroit indiqués dans l'avis, la Commission procéderait en leur absence".

La Commssion en se basant sur la preuve a ordonné l'arrêt immédiat des opérations illégales et a imposé les frais suivants:

- **Payables par Jose Manuel Janeiro – à la Commission 1,500$ – à la requérante 5,000$;**
- **Payables par Mohammed Sharzad Aslam – à la Commission 1,520$ – à la requérante 5,000$; et**
- **Payables par Sarvdeep Singh Bath – à la Commission 1,500$ – à la requérante 4,000$.**

Kakhaber Verkhviachvili a admis qu'il a opéré en contravention de la loi. Il a aussi témoigné qu'il avait opéré deux véhicules qui sont immatriculés au nom de Rudolph Adler.

La Commission a ordonné l'arrêt immédiat des opérations et a imposé les frais suivants;

- **À la Commission - 1,520$**
- **À la requérante - 3,750$**

Rudolph Adler: Il y a eu preuve de la part de la Société de l'assurance-automobile du Québec et de Trillium Investigation & Consultants Ltd. que Rudolph Adler opérait illégalement entre Toronto et Montréal. M. Adler a admis qu'il était propriétaire de deux véhicules qu'ils avaient loués à son beau-frère mais qu'il ne savait pas que les véhicules étaient utilisés pour le transport de passagers contre rémunération entre Montréal et Toronto. La Commission a conclu que le témoignage de M. Adler n'était pas crédible et qu'il savait ce qui se passait.

La Commission a ordonné l'arrêt immédiat des opérations de M. Adler et a imposé les frais suivants:

- **À la Commission - 1,520$**
- **À la requérante - 3,750$**

Balasubraminiam Naguleswaran a témoigné qu'à cause du fait qu'il n'a pas pu obtenir les permis requis il ne s'est pas impliqué dans les services de transport de passagers. Cependant, il y eu preuve que M. Naguleswaran opérait en contravention de la loi et la Commission a ordonné l'arrêt immédiat des opérations.

Les frais suivants ont été imposés au défendeur:

- **À la Commission - 1,520$**
- **À la requérante - 1,000$**

1400641 Ontario Inc. o/a Jessie Coach: Un représentant de la Société de L'assurance-automobile du Québec et l'enquêteur de la Commission ont témoigné que Jessie Coach détenait un permis de transport nolisé mais donnait un service sur horaire. Aucun représentant de Jessie Coach n'a témoigné en défense et la Commission a conclu que Jesse Coach a opéré en contravention de la loi et a ordonné l'arrêt immédiat des opérations.

Les frais suivants ont été imposés à Jesse Coach as follows:

- **To the Board - $1,520**
- **To the applicant - $1,000**

Résumé:

Ces dossiers ont préoccupé trèsérieusement la Commission à cause de l'ampleur du transport illégal effectué entre Montréal et Toronto. De plus, cela a été accentué par le fait qu'un des exploitants a été impliqué dans un accident qui a causé des pertes de vies. La Commission continue d'être préoccupé au sujet des Ontariens utilisant les services de transporteurs ne détenant pas de permis, la qualité douteuse des conducteurs et le manque d'assurance adéquate. Les opérations illégales ne sont pas sujettes à des vérifications de sécurité ou à des inspections de freins, de maintenance ou de normes d'émission. D'égale importance était le fait qu'il ne semblait pas y avoir de vérification personnelle des conducteurs. Le manque d'assurance était aussi préoccupante.

La Commission a déclaré que les Ontariens ont le droit de jouir d'un service sans se préoccuper des questions de sécurité reliées aux véhicules ou aux conducteurs et au manque de couverture d'assurance. Les ordonnances de la Commission ont été déposées auprès de la Cour de l'Ontario (division génerale) afin de dissuader les exploitants de continuer à opérer à l'encontre d'une ordonnance d'une cour.

La Commission a loué Trentway-Wagar Inc. pour son travail pro-actif en apportant ses dossiers importants à l'attention de la Commission.